FERROVIA ABRUZZESE

PEI

CONFINI ROMANI

Salo.L.XLVI. 1
5341

SOCIETÀ IN ANONIMO

PER

LA FERROVIA ABRUZZESE

PEI

CONFINI ROMANI

IN NAPOLI

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI NICOLA PORCELLI
Strada Mannesi N.° 46
1856.

Digitized by Google

PROGRAMMA

Non è a dubitare che questa parte estrema d'Italia sia stata, fin da epoche remote, una delle contrade più prospere del Mondo. Ciò potrebbe attribuirsi alla fertilità del suolo, ed alla topografica sua posizione, che richiama a se il traffico di molti paesi, che quasi la cingono — Il suo esteso littorale si vedeva fornito di sicuri porti, il suolo ricoperto da popolose Città e traversato da grandi strade — I suoi prodotti, sorpassando il bisogno, alimentavano quel gran commercio, che la rendevano una delle più ricche regioni del mondo.

Tutto scomparve durante la invasione de' barbari, e queste belle regioni restarono quasi deserte. La mancanza di comunicazioni che ne seguì, congiunta ad altre cause di decadenza, cagionò la in-

*

tera distruzione del suo commercio; sicchè questa contrada, tanto ricca e popolosa, divenne squallida e pressochè deserta. In questo secolo il ripristinamento delle antiche, e la costruzione di novelle strade, unito a mezzi efficaci adottati dal R. Governo, han richiamato il paese in gran parte alla primiera floridezza. I provvedimenti dati per bonificar terreni, immegliar colture, promuovere arti ed industrie, compiranno la grande opera. Ma l'adozione delle Ferrovie, prodigioso mezzo rinvenuto ai tempi nostri, per accorciare e quasi annientare le distanze, lo condurrà ad un grado di prosperità, cui non giunse forse giammai.

§. II.

Una Ferrovia che, partendo dalla Capitale, percorra i più grandi centri di popolazione della Terra di Lavoro: che quivi si dirami, e con un braccio accenni a Ceprano per menare a Roma, e con l'altro s'interni nel Sannio, e percorra i tre Abruzzi: che quivi si divida, e col sinistro braccio vada a toccare i confini delle Marche, e col destro si estenda fino a Sansevero: d'onde può facilmente congiungersi con Foggia e Manfredonia, toccare tutto il littorale delle Puglie, passare alle estreme

Calabrie, e dare opportunità alla stessa Sicilia di potersene giovare, produrrà senza dubbio tal prodigioso ed incalcolabile risultamento.

Essa assumerà il traffico del Regno intero: unirà i due mari Tirreno ed Adriatico nel punto più stretto e centrale della Penisola: metterà in comunicazione tutto il Littorale dal Tronto al Capo Leuca: e chiamerà a se per questo lato tutto il Commercio della Germania, del Lombardo Veneto, dell'Austria. Mettendosi poi di accordo colle Ferrovie Romane, si unirà da un lato a Roma ed a Firenze, e dall'altro, per le Marche, a Bologna ed a Ferrara: ed in ambo questi punti s' innesterà, e formerà un sol sistema colle strade Lombardo Venete, e Piemontesi che vanno a metter capo nella Francia, nella Svizzera, nella Germania — Allora la valigia e le mercanzie provvenienti dall'Oriente, e dalle lontane Indie, una volta sbarcate in uno de' punti della penisola, senza essere più trabalzate, percorreranno la intera Europa continentale con sicurezza, celerità, e risparmio — Così il nostro paese, ora pressocchè segregato per la via di terra dal gran Commercio di Europa, diverrà centro e veicolo tra l'Occidente e l'Oriente. Uomini e prodotti percorreranno incessantemente questo suolo, disseminandovi e promuovendovi novelle ricchezze.

III.

Di utilità più immediata sarà certamente la Ferrovia Abruzzese po' confini Romani per le Provincie del Regno, che dovrà percorrere — Essa, partendo da Napoli, passerà pel Distretto di Casoria poco lungi da Aversa, per le vicinanze di Amoroso, Piedimonte, Presenzano, Mignano, S. Germano e Monte Casino, fino a Ceprano — Una economica diramazione potrebbe aprirsi per Isola, e Sora — Dall'altro lato, seguendo la sinistra sponda del Volturno, toccherà i tenimenti d'Isernia, Colli, ed Acquaviva; e passando nella Valle del Sangro, accosterà Castel di Sangro e Casoli; e quindi Lanciano, Ortona, Pescara, Giulianova, fino al Tronto — Avrà una diramazione per Popolì, passando sotto Chietì, Tocco, ed altri luoghi, e terminando ad otto miglia da Solmona, ed a ventiquattro da Aquila — Un altra traversa partirà da Giulianova per Teramo — In fine un braccio importantissimo, passerà pei tenimenti di Fossaceca, Torino, e Casalbordino: accosterà l'importante Punta della Penna, ove esiste un Porto naturale, che potrebbe migliorarsi con modica spesa: avvicinerà Vasto: e si dirigerà verso Termoli, Campomarino, Serracapriola, fino a S. Severo — Quì giunta, può ben reputarsi Ferrovia per le Puglie.

Opportuno sarà il braccio verso Ceprano per le principali contrade manifatturiere del Regno, che sono Piedimonte, Atina, S. Germano, S. Elia, Aquino, Isola, Sora, Arpino, ove fioriscono lanificii, cotonerie, cartiere, ed altri opificii animati dal Liri, dal Fibreno, e da altre acque — Opportunissimo è quello di S. Severo ai numerosi armenti, che dagli Abruzzi emigrano il verno per le Puglie, e dalle Puglie fan ritorno la state negli Abruzzi. Ognuno può prevedere con quanta facilità, sicurezza, ed economia potranno questi scendere in avvenire, per mezzo del cammino di ferro, da Teramo, Popoli, Castel di Sangro, sino a S. Severo, interessante Distretto della Capitanata, a poche miglia da Foggia, ove sogliono dividersi ai pascoli rispettivi — I locati ed i pastori potran sorvegliare le loro industrie, senza trascurare gl' interessi delle famiglie, potendo recarsi in poche ore, e con modica spesa dagli Abruzzi alle Puglie, e viceversa.

Utilissima è poi la intera Ferrovia al traffico di tanti e svariati prodotti, che le fertili terre della Campania, del Sannio, degli Abruzzi, e delle Puglie forniscono tutto giorno, tanto al consumo della Capitale, quanto alla esportazione per l'Adriatico e pel Tirreno — La produzione stessa, che in taluni siti è inceppata per mancanza di mezzi di traspor-

to, aumenterà a misura de' novelli mezzi di consumazione. I fondi acquisteranno un valore assai maggiore del presente. E le immense terre quasi improduttive, perchè usurpate da' fiumi, o abbandonate al dominio delle acque stagnanti e dell'aria malsana, torneranno fruttifere e salubri, quando i lavoratori potranno accedervi facilmente per bonificarle — Quei travagliatori che per vivere sogliono emigrare in altre regioni, segnatamente nello stato Romano e nel Fiorentino, si addiranno più utilmente a nuove specie di colture e di traffico, per cui non v'è ora tornaconto — Aggiungi il numero de' viandanti del paese che per interessi commerciali aumentati, per comodo, ed anche per diporto, vorran trasferirsi da uno ad altro luogo: aggiungi pure il numero dei lavoratori, che potranno accorrere più facilmente in tutt' i punti, dove i bisogni dell'industria, e dell'agricoltura li chiameranno: aggiungi in fine tanti esteri, che tutto dì vengono a visitar questo Reame, famoso per memorie antiche, per fertilità di suolo, per dolcezza di clima, ed economica agiatezza di vivere, de'quali il numero dovrà molto accrescersi quando la Ferrovia renderà più facile il viaggiare; e si vedrà una parte de' vantaggi, che recherà all'industria, all'agricoltura, ed al commercio la progettata Ferrovia.

IV.

Indipendentemente dal generale vantaggio del paese, questa intrapresa assicura un utile positivo a tutti coloro che vorranno concorrervi coi loro mezzi — Il capitale sociale è diviso in tante azioni di ducati 100 — L'interesse annuale di ogni azione, che durante la costruzione della Ferrovia, è limitato al 5 per 100, andrà acquistando sensibile aumento e progressivo allorchè la strada sarà aperta al pubblico traffico — Coll'accrescimento del reddito aumenteranno in proporzione anche le azioni, come è addivenuto in parecchie strade di lungo corso costruite all'estero. Esse sono negoziabili in ogni momento — Oltre a ciò gli azionisti possono aver dritto agl' impieghi della Ferrovia, e quelli esser preferiti che saranno i primi a sottoscriversi, e che riuniranno maggior numero di azioni — Ognuno che possegga, o rappresenti un certo numero di azioni, ha pure il dritto d'intervenire e di votare nell'Assemblea Generale de'socii, ed esservi scelto Amministratore — I corrispondenti delle Provincie, che s'interessano per la intrapresa raccogliendo azioni e procurando altri vantaggi meritevoli di considerazione, possono essere nominati rappresentanti della Compagnia; e trovandosi in Napoli, intervenire al

Consiglio per farvi le proposte che crederanno utili — Tutt'i socî han pure dritto all'ammortamento delle azioni, che importa rimborso del Capitale versato, e ad avere il godimento de'prodotti al di sopra del 6 per 100 — Tutti infine han dritto alla dividenda dell'apparecchio mobile, e di tutto l'attivo della società, al cadere degli 80 anni della Concessione.

Non vi è impiego di capitali più convenevole e sicuro di questo. Il metodo di pagamento, in rate semestrali di ducati 10, riesce facile ad ogni ceto di persone, non escluso il padre di famiglia mezzanamente agiato, l'artigiano, e lo stesso colono: anzi per essi la casa sociale farà uffizio di cassa di risparmio, poichè con la economia di poche grana al giorno, si troveran possessori di un reddito certo, e di un capitale di cui potran disporre in ogni loro bisogno — Possono diversi individui concorrere ad una sola azione, purchè un solo di essi rappresenti gli altri nella società.

Nè v'ha rischio o pericolo in questa specie d'impiego. È questa l'indole rassicurante delle società in anonimo, che non possono costituirsi finchè non costi legalmente l'esistenza del quarto del capitale necessario. Anzi per maggior sicurezza della presente intrapresa è stabilito nello Statuto Sociale, che nessun'azionista sarà tenuto a far ver-

samenti, finchè non costi l'esistenza della metà del capitale — Lo spirito di associazione, che ha germogliato in Inghilterra, in America, in Francia, e che fa prodigii nella Germania, e da per tutto si spande, non mancherà di far sentire a noi pure i suoi benefici effetti.

V.

Per animare ed assicurare tanti vantaggi generali e particolari, il Real Governo accordava una sovvenzione di ducati 750 per ogni miglio, che ad interesse composto sorpassa di molto il rinfranco dell'intero capitale sociale. È un premio questo da non paragonarsi alle vantate garentie. Infatti, messo da una parte che i Governi, i quali accordano la garentia, hanno il dritto di rimborsarsi delle somme versate per tal cagione, tutte le volte che si verifichi un introito maggiore della cifra assicurata; e messo dall'altra, che una Ferrovia dimostrata importante e proficua per concorso di uomini e di merci, e per tante e svariate risorse, non può non render meno del 5 per 100, mentre Strade più ovvie danno quella cifra o poco meno, si vedrà di leggieri che la garentia sarebbe stata illusoria, mentre la sovvenzione dà un utile

certo e positivo. Con quella il proprietario di un'azione poco o nulla avrebbe conseguito, mentre questa, oltre ai prodotti ordinarî, gli assicura, ad un ducato l'anno di premio per ogni azione, in cinquant'anni ducati 50, che ad interesse composto ascende a ducati 220. 77.

Se in taluni luoghi le Ferrovie furono introdotte sol per mettersi a livello di altre contrade, senza riguardo a peculiari interessi, ed i proprietarii i commercianti ed anche i meno agiati fecero a gara per promuoverle, non vorremo noi mostrare entusiasmo per una Ferrovia che dovrà condurci a straordinaria prosperità? Non vorranno in modo particolare concorrervi i proprietarii, e gl'industriosi della Capitale e delle Provincie, se all'utile generale, com'è dimostrato, si unisce il particolare della proprietà, e più particolare delle azioni? almeno per la costruzione di un bel tratto di Ferrovia, che possa servire di pruova ed animare un maggior concorso in vista de'buoni risultati? Dopo l'esempio del Real Governo, che sborserà in 50 anni un premio di 11,437,500 ducati per quest'opera, ed accordò alla medesima tante altre facilitazioni e franchigie, nessuno potrà trovare pretesti e ragioni per mostrarsene indifferente.

VI.

Il Concessionario avrebbe voluto compiere in una volta questa grand'opera, ma per renderne più spedita e sicura la esecuzione, ha stimato meglio mettere il pubblico al caso di oprare a ragion veduta, facendogli toccar con mano la importanza, e l'utilità di essa — Quindi, valendosi del Real Rescritto del 12 dicembre 1855, si limita per ora ad un primo tratto, che partendo da S.ª Maria, giunga da un lato a Ceprano, e dall'altro a Pescara — Per esso si forma una prima Compagnia collo statuto che segue — Essa potrà in seguito compiere l'intera Strada aumentando il suo capitale.

Rilevasi dal rapporto degl'Ingegneri, che questo tratto di Ferrovia può aprirsi al pubblico traffico, con la spesa di circa 8 milioni di ducati. Deducendosi la sovvenzione per metà coacervata di anni due in luogo di quattro, quanto potrebbe durare la costruzione: deducendosi ancora i risparmî che possono ottenersi nelle costruzioni col metodo di piccoli cottimi: la economia che può aversi, ed i fidi, prendendo ferri ed altri materiali al concorso di intraprenditori, che saran pagati in azioni per una parte, ed a rate annuali per l'altra, questa cifra potrà ridursi anche di molto. Ma prima

di giungere a Pescara, e di riunire i due mari, la Ferrovia può far godere agli Abruzzi ed a Roma i suoi prodigiosi effetti; dappoicchè giunta appena a Ceprano e ad Isernia, lo che può aver luogo in meno di due anni e con meno della metà della spesa, già il commercio degli Abruzzi è assicurato, come quello di Roma, Terra di Lavoro, e Molise, potendosi col mezzo di diligenze, e frequenti rilievi postali, aver traffico due volte al giorno con Roma per Frascati; e con Chieti, Teramo, Aquila, Lanciano, Vasto, Solmona, Popoli, Campobasso, Larino; e con altri luoghi non meno interessanti: metodo che faciliterà in seguito l'accesso alla Ferrovia; ed anche da più lontane contrade.

Chi porrà mente alle combinazioni del novello Statuto, agli studî di arte pubblicati, ed ai quadri statistici ed economici elaborati in un periodo di tempo tanto bene speso per non avventarsi inconsideratamente, non saprà negare il suo concorso ad una intrapresa di tanto rilievo.

Napoli marzo 1856.

P. de Riseis.

ATTO DI CONCESSIONE

Digitized by Google

Copia — **REGNO DELLE DUE SICILIE**

FERDINANDO II.

PER LA GRAZIA DI DIO RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE,
DI GERUSALEMME, DUCA DI PARMA, PIACENZA, CASTRO ec.
GRAN PRINCIPE EREDITARIO DI TOSCANA.

A dì sedici maggio milleottocentocinquantacinque.

Innanzi a Noi Ferdinando Cacace del fu Giosuè Notaro Certificatore Reale di Napoli, e dei sottoscritti testimonì si sono personalmente costituiti,

Da una parte

Il signor D. Giovanni Rocco del fu D. Marco Avvocato Generale della Gran Corte dei Conti Agente del Contenzioso della Real Tesoreria Generale, domiciliato per ragione del suo ufficio nel Palazzo dei Reali Ministeri di Stato in S. Giacomo, il quale interviene in nome e parte del Real Governo, e per effetto delle Sovrane delegazioni e disposizioni, di cui in seguito si farà parola.

E dall' altra parte

Il Barone D. Panfilo de Riseis del fu D. Camillo proprietario domiciliato in Napoli strada Nuova Monteoliveto num. 6.

N. B. Il presente atto è stato rogato in conformità del R. Decreto de' 26 aprile 1855 pubblicato nel Giornale officiale del Regno in data de' 19 maggio 1855 al (N.° 108).

Le costituite parti sono cognite a Noi Notaro e sottoscritti testimoni, ed hanno dichiarato che con Sovrana determinazione dei 17 gennaio 1854 Sua Maestà il Re N. S. si degnò accordare al Barone D. Panfilo de Riscis una promessa di concessione per la costruzione di una ferrovia, che attraversando gli Abbruzzi giunga fino all' Adriatico.

Con altro Rescritto dei 24 marzo 1855 si degnò la prelodata Maestà Sua (D. G.) di accordare che la strada ferrata Abruzzese si dirami fino a Ceprano.

Indi con Sovrana Risoluzione de' 2 aprile 1855, venne da S. M. il Re N. S. approvato un' annuo incoraggiamento al concessionario signor de Riscis, tenuto presente quello accordato al concessionario della ferrovia da Napoli a Brindisi. Ed ordinò nello stesso tempo di compilarsi dalla Commessione istituita per le Strade Ferrate la bozza del contratto di concessione da stipularsi.

Formatasi dalla Commessione la bozza del contratto d' accordo col detto Barone de Riscis, e sottoposta alla Sovrana approvazione di S. M. (D. G.), il signor Direttore del Ministero e Real Segreteria di Stato dei Lavori Pubblici ha partecipato al costituito signor Avvocato Generale della Gran Corte dei Conti Agente del Contenzioso della Tesoreria Generale sotto la data del 12 maggio 1855 (2.° Ripartimento 2.° carico N. 2361) il seguente Real Rescritto.

» Sua Maestà il Re N. S. con Sovrana Risoluzione presa nel- » l' ordinario Consiglio di Stato del dì 11 corrente si è degnata ac- » cordare concessione al Barone D. Panfilo de Riscis per la costru- » zione della Ferrovia degli Abbruzzi, sulle basi stabilite dalla Com- » messione delle Strade Ferrate, di cui ella fa parte, di accordo col » detto signor de Riscis, ingiungendo che si proceda subito da lei » alla stipula del Contratto.

» Nel Real Nome glielo partecipo pel conveniente adempimento, » trasmettendole il quaderno contenente i patti e condizioni stabiliti » dalla Commessione, e da S. M. approvati—Napoli 12 maggio 1855— » Firmato — Murena.

In esecuzione quindi di tali Sovrane determinazioni di Sua Maestà il Re (N. S.), e conformemente alla bozza formolata dalla Commessione e da S. M. (D. G.) approvata, si è proceduto alla stipula del presente contratto di concessione con le clausole e le condizioni che seguono.

Digitized by Google

ART. I.

Il Barone D. Panfilo de Riseis ai termini dei Reali Rescritti dei 17 gennaio 1854, dei 24 marzo e 2 aprile 1855, si obbliga di costruire una ferrovia a doppio corso di ruotaie da Napoli agli Abbruzzi sul Tronto con una diramazione per Ceprano, una per Popoli, una per Teramo, ed un' altra per Sansevero, a tutto suo conto, spese, rischio e pericolo, potendo formare una o più Società Commerciali di Capitalisti, ai termini delle leggi del Regno, dovendo la Compagnia o le Compagnie aver sempre sede in Napoli, ed essere rappresentate dal concessionario o da un'altro suddito di Sua Maestà (D. G.) obbligatoriamente, nei rapporti col Real Governo.

ART. II.

La ferrovia da Napoli agli Abruzzi sul Tronto percorrerà una estensione di circa centosettanta miglia — La diramazione per Ceprano sarà di circa miglia 35.

La detta ferrovia cominciando da Napoli passerà nelle vicinanze di Aversa, di Amoroso, Piedimonte di Alife, Isernia, Castel di Sangro, Lanciano, Ortona, e Pescara al Tronto — La diramazione per Ceprano passerà nelle vicinanze di Mignano e S. Germano.

La costruzione della ferrovia seguirà interamente a rischio e pericolo del concessionario, secondo i progetti di arte che dovranno essere presentati all'approvazione preventiva del Real Governo, nel modo che si dirà in seguito — E nella costruzione medesima s'intende tutto compreso, cioè stazioni, edifizi, piattaforme, ruotaie, e qualunque opera accessoria, non escluse le macchine, i vagoni, i carri, tutti i mezzi di locomozione e di trasporto in numero proporzionato e sufficiente al servizio della intera strada; come anche tutti gli approvigionamenti de' combustibili, e tutto ciò che costituisce la dotazione di una strada ferrata, egualmente che i compensi per acquisto ed occupazione o danneggiamento di fondi di proprietà privata o ecclesiastica, dello Stato, della Real Casa, de' Comuni o di pubblici Stabilimenti.

La ferrovia nell'intero suo corso sarà a doppia linea di ruotaie, e verrà costruita, egualmente che il suo materiale di locomozione e

di trasporto, secondo i sistemi più ricevuti dell'arte e della scienza con ogni solidità e con tutti gli accessorî necessari al suo esercizio e mantenimento.

ART. III.

Il concessionario si obbliga di dare una cauzione di duc. 300,000, dei quali, ducati 50,000 saranno da lui versati dopo otto mesi a decorrere dalla data della stipulazione del presente contratto, ed i restanti ducati 250,000 dopo quattro mesi dalla scadenza dei primi ducati 50,000.

ART. IV.

La intera somma di ducati 300,000, sarà impiegata in compra di rendita al 5 per 100 iscritta sul Gran Libro del Debito Pubblico di Napoli in testa del concessionario o di chi per lui ed immobilizzata per cauzione a favore del Real Governo per lo adempimento di tutti i patti della presente concessione.

ART. V.

Il concessionario si obbliga di presentare nel corso di un'anno dalla stipulazione del presente Contratto il piano generale dell'opera ed i progetti di arte della ferrovia con la indicazione delle stazioni e di ogni altra dipendenza della strada.

Qualunque variazione o modificazione ai progetti approvati non potrà aver luogo senza che sia sottoposta, ne'modi di regola, alla superiore approvazione: nè si ammetterà variazione o modificazione alcuna al piano generale, ed ai progetti se non per motivi gravissimi di arte, o per grandi ed impreveduti difficoltà che potranno sorgere nella esecuzione.

Tutta l'opera della ferrovia da Napoli agli Abruzzi sul Tronto e della diramazione per Ceprano dovrà essere interamente compiuta, messa in attività ed aperta al traffico nel termine improrogabile di anni otto, a cominciare dal giorno dell'approvazione del piano generale, salvo il caso di forza maggiore, o di fatto indipendente dal concessionario, dal quale sia stato impedito il proseguimento dei lavori, e rimanendo a carico e rischio del concessionario tutti gli altri

casi fortuiti preveduti o impreveduti, ordinari o straordinari, particolari o generali.

Per lo che il concessionario si obbliga di far progredire i lavori del tronco della Ferrovia per gli Abruzzi sul Tronto e della diramazione per Ceprano con attività ed in modo che tutto sia ultimato nel predetto tempo stabilito di anni otto.

ART. VI.

Le traverse per Teramo, per Popoli e per Sansevero verranno costruite nel termine di due anni da decorrere dallo spirare del termine di anni otto accordato come sopra.

Ove piaccia a S. M. di ordinare la costruzione di strade pubbliche non escluse le ferrate, le quali dovessero di necessità attraversare quella ferrata di cui trattasi, il concessionario non potrà opporvisi, ma semplicemente dovranno adottarsi gli espedienti opportuni onde non risulti ostacolo di sorta alcuna alla costruzione ed al servizio di quelle: e ciò a spese di chi costruirà la strada onde neppure risultino danni a carico del concessionario.

ART. VII.

Indipendentemente dall'obbligo del concessionario di sottoporre, come sopra, i progetti di arte alla approvazione Sovrana, dovranno nella esecuzione dei lavori adempiersi costantemente le seguenti condizioni.

1. La Strada, comprese le traverse di sopra menzionate (che sarà in tutto il suo cammino a doppio binario) verrà interamente fiancheggiata da fossi, muri, siepi, o da altre chiusure atte ad impedirne lo accesso, secondo i modi usati nelle Ferrovie esistenti nel Regno.

2. Si potranno attraversare le strade, che ai termini delle leggi del Regno, sono reputate pubbliche, ma sempre mettendosi per mezzo di ponti, gallerie sotterranee o altre opere, ad un livello superiore o inferiore, in modo che si lasci la piena libertà al commercio di valersi sul passaggio come pei trasporti di qualsivoglia natura, o delle strade pubbliche delle quali si tratta, o delle nuove di ferro.

Ove per alcuna necessità riconosciuta dalla pubblica Amministra-

zione dovessero quelle attraversarsi ad uno stesso livello, verranno stabilite delle barriere da non potere essere superate dalle persone o dagli animali, le quali saranno opportunamente chiuse dai custodi.

3. Pei lavori da farsi non si potranno occupare o ingombrare le strade pubbliche delle quali si è fatto parola; ed ove qualche tratto debba indispensabilmente occuparsene, il concessionario dovrà subito rimetterlo a sue spese nel sito più conveniente pel comodo passaggio, secondo i regolamenti della Direzione Generale de'Ponti e Strade. In questo caso, durante l'occupazione, il concessionario dovrà aprire a sue spese de' cammini provvisori atti al servigio del pubblico.

4. Nei passaggi dei fiumi non si permettono ponti giranti, ma ponti stabili in fabbriche, e siffattamente costruiti che le acque siano lasciate libere all'uso delle popolazioni, a norma delle leggi e regolamenti in vigore, ed alla navigazione ed al servizio de' trasporti che potranno farvisi anche nel tempo futuro.

5. Pe' piccoli corsi di acqua o fossi di scolo il concessionario potrà provvedere al bisogno del corso delle acque con gavite, trombini ed altro, purchè ciò possa eseguirsi a regola d'arte e senza pregiudizio del libero fluire delle acque; altrimenti dovrà costruire i corrispondenti ponticelli.

6. Nei luoghi paludosi che potrà la strada attraversare, il concessionario non solo dovrà fare tutti quei lavori che per la fondazione solida e duratura del cammino di ferro, saranno a regola d'arte necessari, ma dovrà benanco provvedere in maniera che alle acque impaludate sopra corrente possa darsi dalla pubblica amministrazione lo scolo corrispondente.

7. Incontrandosi monumenti di arte e di antichità non potranno occuparsi nè danneggiarsi in qualunque modo.

ART. VIII.

Niun tratto della Strada potrà essere aperto al traffico senza la preventiva Sovrana autorizzazione, la quale non sarà impartita se non dopo che, in seguito di quelle verifiche e sperimenti e viaggi di pruova che a S. M. piacerà disporre, sarà constatata la solidità e la sicurezza della strada stessa.

A R T. IX.

La Ferrovia Abruzzese non avrà stazione in S. Maria di Capua. L'ultima sua stazione nel cammino da Napoli a S. Maria sarà in Marcianise; e la prima stazione nel cammino da S. Maria in poi sarà in Limatola.

A R T. X.

Essendo la Strada una proprietà dello Stato, il concessionario ne avrà solo l'usufrutto per la durata di anni 80 (termine della concessione) a cominciare dal compimento della intera Ferrovia nei termini di sopra designati.

A R T. XI.

I terreni e gli edifizi occupati per costruire la Strada, come gli edifizi che si costruiranno per servizio della stessa saranno esenti dalla contribuzione fondiaria ai termini dell'art. 2. del Real Decreto de'10 giugno 1817.

Saranno dippiù esenti dai dazi d'immissione il ferro, i materiali di costruzione, e gli strumenti, le macchine e le vetture che il concessionario potrà importare dallo straniero, osservandosi in tutto le norme del Reale Rescritto de'7 maggio 1836 comunicato dal Ministro Segretario di Stato delle Finanze, e ciò per la sola costruzione e prima messa della Ferrovia e non per l'uso, o mantenimento e servizio della stessa.

A R T. XII.

L'intrapresa della strada Ferrata risguardando un'opera di pubblica utilità, il concessionario godrà di tutti i dritti che le leggi, i Reali Decreti, i Regolamenti della Amministrazione pubblica accordano pe' pubblici lavori. Egli potrà in conseguenza ottenere colle facoltà e colle condizioni dell'art. 470 LL. CC. mediante il pagamento preventivo della giusta indennità, tanto i terreni dei privati, che quelli della Chiesa, dello Stato, della Real Casa, de' Comuni, e degli Stabilimenti pubblici (eccetto i monumenti di antichità) dei

quali giusta i progetti come sopra approvati avrà bisogno per la strada e per le dipendenze della stessa, del pari che pei materiali all'uopo necessari, per la estrazione e per lo trasporto dei quali godrà dei privilegi accordati agli intraprenditori di pubblici lavori.

A R T. XIII.

Il concessionario in compenso delle spese che sosterrà per lo stabilimento e per l'uso della strada di ferro percepirà durante il periodo della concessione i prodotti della Ferrovia secondo una tariffa che sarà sottoposta alla Sovrana approvazione di S. M. (D. G.) pel trasporto di persone, animali e mercanzie; tariffa che sarà formata sulla base di quella della strada da Napoli a Castellammare che sarà invariabile, ed insuscettibile di aumento, potendo solo il concessionario proporre al Real Governo una riduzione dei prezzi medesimi secondo le circostanze.

L'amministrazione pubblica inteso il concessionario determinerà le opportune disposizioni per provvedere alla sicurezza ed al buono andamento del servizio della strada.

I regolamenti pel servizio interno della strada verranno proposti dal concessionario e sottomessi all'approvazione del Real Governo. Il concessionario si sottoporrà inoltre a tutti i regolamenti di Amministrazione di Polizia e Sicurezza pubblica, che sono attualmente in vigore, e che potranno essere emanati in prosieguo. Gli agenti e le guardie sulla strada saranno assimilati allo guardie Urbane e Rurali pel valore da darsi ai loro verbali. A tale uopo saranno presentati dal concessionario e patentati a norma dell'art. 285 e seguenti della Legge dei 12 dicembre 1816.

A R T. XIV.

Il trasporto delle persone e delle mercanzie dovrà farsi senza interruzione con esattezza, diligenza e celerità, e con opportune macchine e decenti vetture.

Rimane dichiarato che anche sui posti dei viaggiatori di terza classe si useranno carrozze coverte dalla parte superiore, ed eccetto che nella stagione estiva, custodite parimenti dai lati in modo che le persone siano difese dall'intemperie.

Digitized by Google

Pei trasporti si useranno macchine a vapore, locomotrici o fisse, secondo il bisogno, o le opportunità dei luoghi.

Si potrà fare uso di tutte le altre forze motrici già ritrovate o ritrovabili nello avvenire dalla scienza, previo però l'approvazione del Reale Governo, affinchè si conosca preventivamente, se siavi eguale sicurezza e celerità pel transito dei viaggiatori e delle merci.

Potrà pure il concessionario stabilire dei servizi di trasporto con ruote, come diligenze, omnibus, ed altro sulle strade attuali per mettere in corrispondenza la strada ferrata coi luoghi vicini, ma non godrà per tali mezzi di trasporto di alcun privilegio o privativa.

ART. XV.

Il concessionario si obbliga di eseguire gratuitamente lungo l'intero corso della Ferrovia, comprese le traverse, il trasporto di qualunque Corpo o parte dei Reali Eserciti, e dell'armata sia di terra che di mare, coi loro bagagli, sia che dovessero partire da Napoli per designati luoghi, o da altri intermedi nel corso dell' intera Ferrovia, o viceversa, non che il trasporto degli arnesi, istrumenti e materiali di guerra, e degli oggetti inservienti al servizio militare senza limitazione alcuna.

I convogli saranno disposti in modo che le truppe partino secondo gli ordini superiori, e non venga frattanto sospeso o interrotto il servizio ordinario della strada, tranne che nei casi di somma urgenza.

ART. XVI.

Se dopo che sarà compiuta la Ferrovia, non verrà costantemente mantenuta in perfetto stato di servizio, l' amministrazione pubblica avrà il dritto di provvedervi di uffizio a spese del concessionario o dei suoi aventi causa, indennizzandosene sui prodotti della strada o su quello che sarà dovuto per l'annua sovvenzione di cui si parlerà in appresso.

ART. XVII.

Allo spirare della concessione lo Stato entrerà nel godimento della Strada di Ferro e di tutte le sue dipendenze, obbligandosi il conces-

sionario farne la consegna in buono stato di servizio e senza alcun rimborso.

Quanto alle macchine, carri, carrette, vetture, materiali, combustibili approvigionamenti di ogni sorta ed a tutto ciò che è apparecchio mobile, oggetti mobiliari e dotazione della strada il concessionario sarà tenuto di venderle ed il Real Governo di acquistarle, mediante valutazione a farsene secondo lo stato in cui allora si troveranno da due periti da sciegliersi di consenso dalle parti. In caso di discrepanza sarà trascelto a sorta un terzo perito tra sei, tre dei quali verranno indicati dal Real Governo, e tre dal concessionario o suoi aventi causa.

A R T. XVIII.

Il Governo accorda al concessionario a titolo d'incoraggiamento una sovvenzione di annui ducati 750 per ogni miglio napolitano per anni 50.

Una tale sovvenzione gli sarà corrisposta a misura che ciascun tratto di strada non minore di dieci miglia verrà aperto al pubblico traffico.

A R T. XIX.

Tutte le somme che durante la costruzione saranno pagate al concessionario proporzionatamente al numero di miglia costruite siccome innanzi è detto il Governo ne riterrà negli ultimi anni dei 50, sui quali dee pagarsi l'incoraggiamento di ducati 750 all'anno per ogni miglio e nelle stesse quantità pagate al detto concessionario. Cosicchè sulla sovvenzione del cinquantesimo anno sarà ritenuta la somma che si sarà pagata al concessionario nell'ultimo anno in cui sarà recata a termine la strada: nel quarantanovesimo si riterrà la somma pagata nel penultimo anno della costruzione e così di mano in mano retrogradamente fino al giungere all'anno nel quale si saranno fatti i primi pagamenti ad esso concessionario.

A R T. XX.

Il concessionario s'intenderà di pieno dritto decaduto, ed il Real Governo potrà dichiarare la decadenza già incorsa, senza bisogno di alcuna formalità, intimazione o procedura giuridica.

1. Se fra otto mesi dalla stipula del presente contratto non avrà depositati i primi ducati 50,000 di cauzione.

2. Se nel termine successivamente stabilito, ossia dopo quattro mesi dalla scadenza dei primi ducati 50,000 non avrà depositato gli altri ducati 250,000, nel quale caso il Reale Governo farà suoi per le vie amministrative i primi ducati 50,000.

3. Se non avrà intrapresi i lavori fra due mesi dal giorno dell'approvazione del piano generale dell'opera e dei progetti di arte, giusta l'art. 5., nel quale caso perderà similmente, a titolo di penale che sarà incorsa *ipso iure* tutte le somme depositate per cauzione.

4. Se allo spirare del termine di anni otto accordati per la costruzione del tronco principale e della traversa per Ceprano oltre i due anni per le altre traverse di Popoli, S. Severo e Teramo, e la Ferrovia non si trovasse compiuta ed aperta al pubblico traffico nella maggior parte senza interruzione di continuità, il Real Governo avrà dritto d'incamerare a titolo di penale per la mora compensativa dei danni-interessi la cauzione di ducati 300,000, ovvero (nel caso che fosse stata restituita come nell'art. 22 miglia 10 di strada ferrata a principiare da Napoli.

Rimane intanto a maggior chiarezza spiegato che sotto le parole di danni, interessi dovuti al Reale Governo non vanno compresi quelli che sono dovuti ai privati per risarcimento di danni cagionati alle loro proprietà, i quali risarcimenti giusta l'art. 470 leggi civili seguir debbono sempre a carico del concessionario prima che i fondi dei privati vengano occupati.

A R T. XXI.

Quando avvenga il caso preveduto nell'articolo precedente, cioè che la Strada non si trovi compiuta nel corso degli otto anni oltre i due per le traverse di Popoli, Teramo e S. Severo, tali termini decorsi, il Real Governo potrà provvedere al compimento della Strada e delle traverse, proseguendole a suo arbitrio o per suo conto, o

per mezzo di altro concessionario, salvo sempre al Reale Governo il dritto di passaggio sulla parte già compiuta dal concessionario colle tariffe già convenute.

A R T. XXII.

La cauzione sarà restituita dopo che saranno interamente compiute, messe in attività ed aperte al traffico le prime 10 miglia da Napoli, le quali resteranno sostituite alla cauzione.

A R T. XXIII.

Tutte le controversie, alle quali potrà dar luogo il presente contratto saranno decise senza forma giudiziaria da due arbitri, uno dei quali sarà nominato dal Real Governo, e l'altro dal concessionario.

In caso di disparità sarà terzo arbitro necessario il Presidente della Gran Corte Civile di Napoli, dispensando espressamente Sua Maestà nella pienezza del suo Sovrano potere alla disposizione dell'articolo 212 della Legge de' 29 maggio 1817.

I detti arbitri giudicheranno inappellabilmente, e la loro sentenza avrà forza di cosa giudicata, contro di cui non si ammetterà verun rimedio straordinario, e specialmente il ricorso per ritrattazione.

A R T. XXIV.

Il Barone signor Panfilo de Riseis elegge per tutti gli effetti della presente concessione e per la intimazione di qualsiasi atto o pronunziazione il suo domicilio in questa Capitale nel luogo come sopra detto strada Nuova Monteoliveto num. 6.

Una simigliante elezione di domicilio in Napoli dovrà farsi da tutti i rappresentanti della Compagnia e Compagnie cessionarie del signor de Riseis.

A R T. XXV.

Le spese della stipula del presente Istromento e della copia di prima edizione da rilasciarsi al Real Governo sono a carico del signor de Riseis.

Fatto letto e pubblicato alle parti nel sudetto giorno mese ed anno, nella Comune e Provincia di Napoli e precisamente nella sala di udienza del signor Avvocato Generale nel locale dell'Agenzia del Contenzioso in presenza dei testimoni signori D. Crescenzo Parlati del fu Luigi, proprietario domiciliato strada S. Caterina Spina Corona num. 10, e D. Giuseppe Amodio di Agostino proprietario domiciliato strada S. Maria Ogni Bene num. 44 — Giovanni Rocco Agente del Contenzioso — Panfilo de Riseis—Crescenzo Parlati testimone — Giuseppe Amodio testimone. Notar Ferdinando Cacace.

Numero 4352.

Registrato in Napoli nel 1. uff. li 16 maggio 1855 lib. 1 vol. 450 cas. 6 gr. 80. Piromallo.

Digitized by Google

STATUTO SOCIALE

Digitized by Google

STATUTO

TITOLO I.

Istituzione della Società.

Art. 1. Una Società in anonimo è istituita fra il Barone Panfilo de Riseis e i soscrittori proprietarî delle azioni qui appresso create.

2. Oggetto della Società è la costruzione, il corredo, e l'attivamento di una Strada Ferrata che, partendo da S.ª Maria, giunga da un lato a Ceprano sul confine Romano, e dall'altro a Pescara; salvo al Concessionario la facoltà di ottenere tutte quelle facilitazioni e quei vantaggi che le circostanze richiederanno, di ampliare o restringere la linea secondo il numero delle azioni che andrà a raccogliere per questo primo tratto, e di ripartire proporzionatamente la cauzione con le altre Compagnie che andrà a formare pel totale espletamento della Strada e delle sue diramazioni, ai termini della Concessione e del Real Rescritto de' 12 dicembre 1855.

3. La Società prenderà il nome di *Compagnia per la Ferrovia Abruzzese per i confini Romani.*

4. Il concessionario Barone de Riseis conferisce alla Società tutti i dritti relativi a questo tratto risultanti dall'atto autentico rogato per Notar Cacace di Napoli il dì 16 maggio 1855, tra il detto signor de Riseis ed il signor Giovanni Rocco Agente del Contenzioso della Tesoreria Generale intervenuto in nome e per parte del Real Governo, coll'obbligo alla Società medesima di soddisfare a tutte le obbligazioni relative a questo tratto, e risultanti dal detto contratto di concessione il quale s'intende qui trascritto parola per parola.

5. Il concessionario dovrà essere rimborsato di tutti gli esiti fatti per la intrapresa. Il conto di questi esiti sarà regolato dal primo Consiglio di Amministrazione.

6. Il domicilio della Società sarà sempre in Napoli. Essa può formare degli stabilimenti succursali, e farsi rappresentare da mandatarî di sua scelta, così nell'estero come nel Regno, meno pei rapporti col Real Governo, pei quali dovrà essere sempre rappresentata

non dopo che sarà inscritto nei registri della Società medesima. A tale oggetto sarà rilasciata una novella cedola allo acquirente, mediante il pagamento di gr. 10 per ogni azione a favore della Società.

15. Ogni azione dà il diritto ad una $^{8°}/_{1000}$ parte dello attivo sociale, e dei benefizi dell' intrapresa.

16. Ogni azione è indivisibile : la Società non riconosce che un solo proprietario per ciascun azione.

Tutti i comproprietari di un azione sono quindi obbligati farsi rappresentare presso la Società da una sola e medesima persona.

17. I dritti e le obbligazioni inerenti alle azioni seguono il titolo, chiunque ne sia, o ne divenga possessore.

Il possesso di un azione importa piena adesione al presente statuto sociale.

18. Gli eredi, i creditori, o gli aventi causa degli azionisti non potranno, per qualsivoglia ragione, provocare l'apposizione de'suggelli sopra i beni e sopra i valori della Società, nè immischiarsi in alcun modo nella sua amministrazione, ma debbono, per l'esercizio dei loro diritti, rimettersi interamente ai bilanci sociali.

19. L'ammontare delle azioni sarà versato presso individui che saranno designati dal Consiglio d'Amministrazione. Il primo versamento deve avere luogo fra venti giorni dall'avviso inserito nel giornale delle due Sicilie di essersi collocata la metà del capitale, ai termini dell' articolo 7.

20. Gli azionisti non sono obbligati che fino alla concorrenza del valore di ciascuna azione. I soscrittori primitivi non sono garanti dei loro cessionari che fino alla concorrenza delle prime quattro rate.

21. In mancanza di versamenti alle epoche stabilite nell' articolo 11, l'interesse è dovuto dagli azionisti per ogni giorno di ritardo a ragione del 5 per % l' anno.

I numeri delle azioni per le quali i versamenti non sono stati eseguiti saranno pubblicati nei giornali, e 15 giorni dopo, senza bisogno di altro atto qualunque, le dette azioni saranno vendute, mediante duplicati, per mezzo di un agente di cambio. La vendita sarà fatta a rischio e pericolo dell'azionista inadempiente, il quale, giusta il risultato della vendita, o resterà personalmente obbligato di pagare la deficienza, o riceverà lo eccedente, dedotte le spese e gli interessi.

I titoli primitivi delle azioni in tal modo venduti saranno nulli di pieno diritto; in conseguenza ogni azione, che non porterà sul dorso la regolare menzione dei pagamenti che avrebbero dovuto eseguirsi, cesserà di esser messa a negoziazione o trasferimento.

22. Ogni azionista dovrà fare elezione del suo domicilio in Napoli. In mancanza tutti gli atti saranno validamente intimati presso il Regio Procuratore del Tribunale Civile di Napoli.

TITOLO III.

Assemblea Generale.

23. L'Assemblea Generale regolarmente costituita rappresenta l'universalità degli azionisti. Le sue decisioni sono obbligatorie per tutti, anche per gli assenti.

24. L'Assemblea Generale degli azionisti si riunirà in ogni anno, non più tardi del 30 aprile. In oltre il Consiglio di Amministrazione può convocarla tutte le volte che ne riconosca la utilità.

25. Ogni proprietario o possessore di 20 azioni è di dritto membro dell'Assemblea Generale. Nessuno può essere procuratore di un azionista se non sia azionista egli medesimo — La forma della procura sarà determinata dal Consiglio di Amministrazione.

26. L'Assemblea Generale è regolarmente costituita allorchè gli azionisti presenti saranno al numero di 30, e rappresenteranno almeno il ventesimo del capitale sociale.

27. Laddove nella prima riunione gli azionisti presenti non riuniscano le condizioni imposte nello articolo precedente per costituire l'Assemblea Generale, sarà proceduto ad una seconda convocazione a 20 giorni d'intervallo. Le deliberazioni prese dall'Assemblea Generale in questa seconda riunione saran valide, qualunque sia il numero degli azionisti presenti, e delle azioni rappresentate; ma esse non possono versare che sugli oggetti messi all'ordine del giorno della prima riunione, ed indicati nell'avviso di convocazione.

28. Le deliberazioni che versano sugli oggetti che saranno indicati ne' paragrafi 4.°, 5.°, 6.°, 7.° ed 8.° dell'articolo 33 non possono essere prese che da un'Assemblea Generale che riunisca il decimo almeno del fondo sociale.

Laddove nella prima riunione gli azionisti presenti non riunissero il decimo del detto capitale, sarà proceduto ad una seconda convocazione ad un mese d'intervallo.

Le deliberazioni dell'Assemblea Generale riunita in virtù di questa seconda convocazione saranno valide purchè gli azionisti rappresentino almeno il ventesimo del capitale sociale.

29. Le convocazioni ordinarie e straordinarie saranno annunziate con un avviso inserito, un mese almeno avanti l'epoca della riunione, nel giornale delle due Sicilie: questo termine è ristretto a 15 giorni pel caso di seconda convocazione.

Allorchè l'Assemblea Generale dovrà deliberare sulle proposizioni menzionate nell'articolo 28, l'avviso di convocazione dovrà farne menzione particolare.

30. La riunione ha luogo in Napoli nel sito che verrà designato nella convocazione.

31. I proprietari di azioni domiciliati nel Regno, o i loro procuratori, per aver dritto d'intervenire all'Assemblea Generale, debbono depositare i loro titoli e le loro procure alla sede sociale otto giorni prima dell'epoca fissata per la riunione di ogni Assemblea.

Gli azionisti domiciliati all'estero possono fare il deposito dei loro titoli presso le persone che saranno indicate dal Consiglio di Amministrazione, ed il certificato di tal deposito, unito all'atto di procura, dev'essere depositato in Napoli nel suddetto termine di giorni otto.

32. L'Assemblea Generale sarà preseduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione, ed in caso d'impedimento dal membro che il Consiglio di Amministrazione designerà.

I due più forti azionisti presenti adempiranno le funzioni di scrutatori; ed in caso di rifiuto per parte di costoro, i due più forti azionisti dopo di essi fino all'accettazione.

Il segretario sarà nominato dalla banca.

33. L'Assemblea Generale:

1. Riceve e discute i conti, e li approva se v'ha luogo.
3. Approva lo stato discusso che le verrà proposto dal Consiglio di Amministrazione per la gestione dell'anno seguente.
3. Nomina e rimpiazza gli Amministratori.
4. Delibera intorno all'aumento del fondo sociale.
5. Intorno agl'imprestiti che dovessero contrattarsi.

6. Al prolungamento ed alle diramazioni ulteriori.

7. Alla fusione ed ai trattati con altre compagnie.

8. Alle modificazioni o addizioni al presente statuto.

9. Pronuncia infine, sempre ne' limiti del presente statuto, su tutti gl' interessi della Società.

34. Le deliberazioni dell'Assemblea Generale son prese alla maggioranza de' voti de' membri presenti. 20 Azioni danno dritto ad un voto: 30 azioni a due voti: 100 a tre voti: e così ogni 50 azioni ulteriori daran dritto ad un altro voto, senza che il medesimo azionista o procuratore possa avere un numero maggiore di 10 voti, qualunque sia il numero delle azioni che rappresenta.

35. Le deliberazioni dell'Assemblea Generale sono constatate col mezzo di processi verbali sottoscritti da' quattro membri a ciò delegati dalla maggioranza dell'Assemblea. Gli estratti di questi processi verbali, da prodursi in giudizio o altrove, son certificati conformi dal Presidente del Consiglio di Amministrazione.

36. Un foglio di presenza destinato a constatare il numero de' membri intervenuti all'Assemblea, e quello delle azioni che essi rappresentano resterà annesso alla minuta di ciascun processo verbale unitamente a' corrispondenti poteri.

Questo foglio sarà sottoscritto da ciascun azionista non appena entrerà in sessione.

TITOLO IV.

Consiglio di Amministrazione.

37. La compagnia è amministrata da un Consiglio composto di 18 membri.

Ogni Amministratore deve essere proprietario di 50 azioni, le quali resteranno inalienabili per tutta la durata delle sue funzioni.

I titoli di queste azioni saranno depositati nella cassa della Società.

38. Gli Amministratori sono nominati dall'Assemblea Generale degli azionisti. Le loro funzioni durano sei anni: il loro rimpiazzo si opera annualmente per la sesta parte mediante sorteggio: essi possono essere rieletti.

39. Nel caso che siavi luogo a rimpiazzo di uno o più Amministratori, per conseguenza di morte o altra causa, il Consiglio provvederà esso medesimo al detto rimpiazzo, fino alla prima Assemblea Generale che rimpiazzerà diffinitivamente.

L'Amministratore nominato provvisoriamente dal Consiglio ha i medesimi poteri degli altri membri del Consiglio di Amministrazione.

40. In derogazione degli articoli precedenti, il primo Consiglio di Amministrazione sarà composto dal Concessionario e dai signori che in seguito verranno indicati.

Il Concessionario, fino alla costituzione della Società, si riserba di nominare gli altri membri ed un Presidente Onorario.

Questo primo Consiglio non sarà soggetto ad alcun rinnovamento durante la costruzione della Ferrovia, ed un'anno dopo.

41. Il Consiglio di Amministrazione è investito de'poteri necessari per l'amministrazione della Società. Esso

1. Autorizza i contratti di ogni natura per la esecuzione de' lavori.

2. Autorizza gli acquisti de' terreni, e di altri immobili necessari alla costruzione della Ferrovia: regola gli approvvigionamenti, ed autorizza gli acquisti de' materiali e delle macchine.

3. Fissa le spese generali di amministrazione.

4. Autorizza la vendita di oggetti mobiliari.

5. Autorizza la rivendita de' terreni e degli edifizî che divengono inutili.

6. Autorizza ogni azione giudiziaria, ogni compromesso, ed ogni transazione.

7. Determina l'impiego de'fondi disponibili, e regola l'impiego della riserva.

8. Autorizza ogni ritenuta, trasferimento, trasporto di rendite e valori appartenenti alla Società; rilascia ogni quietanza.

9. Forma tutt' i regolamenti relativi alla organizzazione del servizio.

10. Nomina e rivoca ogni impiegato ed agente, ne determina le attribuzioni, e ne fissa i soldi e le retribuzioni.

11. Determina, sempre ne'limiti fissati dal contratto del 16 maggio 1855, le modificazioni da apportarsi alla tariffa, le transazioni che vi sono relative, ed il modo di percezione de'prezzi della tariffa.

12. Pronunzia su tutti gl' interessi che rientrano nell' amministrazione della Società.

13. Il Consiglio in ogni riunione ordinaria dell'Assemblea Generale deve

1. rendere i conti dell' anno antecedente ;

2. presentare il progetto dello stato discusso per l' anno seguente ;

14. Sommette all' Assemblea Generale ogni proposizione

1. d'imprestito ;

2. di prolungamento o diramazione della Ferrovia ;

3. di fusione, o trattato qualunque con altre Compagnie ;

4. di modificazioni o addizioni allo statuto ;

5. di aumento del capitale sociale.

42. Il Consiglio di Amministrazione si nomina ogni anno un Presidente, ed un Vice Presidente.

In caso di assenza o d' impedimento del Presidente, e del Vice Presidente, il Consiglio destina quello de' suoi membri che dovrà fare le funzioni di Presidente.

Il Presidente ed il Vice Presidente possono essere rieletti.

43. Il Consiglio di Amministrazione si riunisce tutte le volte che lo interesse della Società lo esige, e per lo meno una volta al mese.

Le deliberazioni son prese alla maggioranza de' membri presenti : in caso di parità il voto del Presidente è preponderante.

La presenza di sei Amministratori è necessaria per la validità delle deliberazioni.

Nel caso che solo quattro Amministratori fossero presenti, le deliberazioni saran valide purchè siano all' unanimità.

44. Nessuno può votare per procura nel Consiglio di Amministrazione.

Nel caso, che uno o due Membri dissidenti sopra una quistione qualunque dimandassero che essa venga differita fino a che l' opinione di uno o più Amministratori assenti non sia conosciuta, dovrà inviarsene a tutti gli Amministratori una copia o un estratto del processo verbale, con invito di venire a votare in una prossima riunione il cui giorno sarà fissato nella lettera d'invito coll' intervallo di otto giorni almeno, o di indirizzare per iscritto la loro opinione al Presidente ; questi ne farà lettura al Consiglio, dopo di che la decisione verrà presa alla maggioranza de' membri presenti.

In qualunque caso questa disposizione non può ritardare l'adempimento degli obblighi imposti alla Società col contratto di concessione.

45. Le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione sono constatate per mezzo di un processo verbale sottoscritto dal Presidente, e da due membri che han preso parte alla deliberazione.

Le copie o gli estratti di queste deliberazioni, da prodursi in giudizio o altrove, saran sottoscritti dal Presidente, o da quello de' membri che ne adempie le funzioni.

46. I membri del Consiglio di Amministrazione, conformemente all'articolo 51 delle leggi di eccezioni su gli affari di Commercio, non contraggono, per ragione della loro gestione, verun obbligo personale o in solido relativamente a' doveri della Società.

Essi non sono responsabili che della esecuzione del mandato ricevuto.

47. Ogni Amministratore riceverà un gettone di presenza il cui valore sarà determinato dall'Assemblea Generale.

48. Il Consiglio di Amministrazione nominerà un Direttore o un Comitato di Direzione per gli affari correnti giornalieri, e per l'esecuzione delle sue deliberazioni.

Può, con un mandato speciale, delegare tutti o parte de'suoi poteri a quella persona che gli piacerà, ma per un oggetto determinato.

49. I trasferimenti di rendita e di effetti pubblici appartenenti alla Società: gli atti di acquisto, di vendita, e di permuta delle proprietà immobili della Società: le transazioni, i contratti, gli atti che impegnano la Società: le quietanze, le gire, i mandati sul Banco delle due Sicilie, e sopra ogni depositario de' fondi sociali, deliberati dal Consiglio, debbono essere sottoscritti da due Amministratori; salvo il caso in cui tal semplice sottoscrizione, con deliberazione espressa del Consiglio medesimo, venisse delegata ad un solo Amministratore, o a tutt'altra persona.

Digitized by Google

TITOLO V.

Conti — Utili — Ammortamento — Liquidazione.

50. Sarà formato in ogni anno uno stato generale dello attivo e del passivo della Società, che dovrà essere presentato all'Assemblea Generale dal Consiglio di Amministrazione.

51. Durante la esecuzione de'lavori, a partire dall'epoca fissata pe'versamenti, fino al compimento della intera linea da S.ª Maria a Ceprano e Pescara, sarà pagato annualmente agli azionisti il 5 per °/ₒ d'interesse sulle somme da essi versate.

Sarà provveduto a tal pagamento cogl'interessi de'fondi impiegati, coi prodotti delle diverse parti della linea che verran poste in attività, e con tutti gli altri prodotti accessori della intrapresa. In caso d'insufficienza vi sarà provveduto col fondo d'incoraggiamento assegnato dal Real Governo, e con un prelevamento sul capitale sociale.

52. Dopo il compimento della linea da S.ª Maria a Ceprano e Pescara, i prodotti della intrapresa, fatta la deduzione degli esiti di amministrazione e degli altri obblighi sociali, saranno attribuiti:

1. A costituire un fondo di ammortamento mediante il quale possa interamente rimborsarsi il capitale sociale durante il termine della concessione.

2. A soddisfare un primo dividendo del 5 per °/ₒ l'anno, così alle azioni ammortate che alle non ammortate, dovendo il dividendo spettante alle azioni ammortate esser versato al fondo di ammortamento, onde completare la somma necessaria per rimborsare la totalità del capitale nel termine prescritto.

3. A formare un fondo di riserva per le spese urgenti ed impreviste, mediante un prelevamento annuale che sarà fissato dal Consiglio di Amministrazione.

4. Sul dippiù de'prodotti dedurrassi l'1 per °/ₒ a favore degl'impiegati, da ripartirsi dal Consiglio di Amministrazione in proporzione degli emolumenti ed in ragione de'servizi; il resto sarà ripartito fra tutte le azioni ammortate e non ammortate. La parte spettante alle azioni ammortate sarà pagata a'proprietari de'titoli rila-

sciati in cambio delle dette azioni rimborsate, a' quali titoli in fin degli 80 anni si apparterrà tutto lo attivo sociale.

53. Avvenendo nel corso di uno o più anni, che i prodotti netti della intrapresa fossero insufficienti ad assicurare il rimborso del numero delle azioni che debbono ammortarsi, la somma necessaria per completare il fondo di ammortamento sarà prelevata dai prodotti netti degli anni seguenti, a preferenza di ogni attribuzione di dividendo agli azionari.

54. La indicazione delle azioni che debbono rimborsarsi avrà luogo mediante sorteggio che si farà pubblicamente in Napoli, nelle epoche e secondo le forme da stabilirsi dal Consiglio di Amministrazione.

I proprietarî delle azioni sortite allo ammortamento riceveranno alla pari il capitale versato coi dividendi scaduti fino al giorno del rimborso; ed in cambio delle azioni loro primitive riceveranno azioni speciali che non daranno più dritto se non alla parte proporzionale de'beneficî menzionati nell'ultimo paragrafo dell'articolo 52. Tali azioni avranno, in quanto alle attribuzioni relative all'amministrazione ed al voto nell'Assemblea, i medesimi dritti inerenti alle azioni non ammortate. I numeri delle azioni sorteggiate saranno pubblicati. Il rimborso seguirà nel domicilio della Società.

55. Il pagamento degli interessi e de'dividendi si farà nel domicilio della Società. Gl'interessi ed i dividendi che non saranno stati riscossi, spirato il quinto anno dall'epoca delle loro scadenze, rimarranno a vantaggio della Società.

56. Allo scioglimento della Società, il Consiglio di Amministrazione sommette all'Assemblea Generale il progetto di liquidazione. L'Assemblea Generale determina il modo di liquidazione, e nomina, se crede, i liquidatori.

57. Tutti i valori provenienti dalla liquidazione verranno impiegati, prima di ogni ripartizione fra gli azionisti.

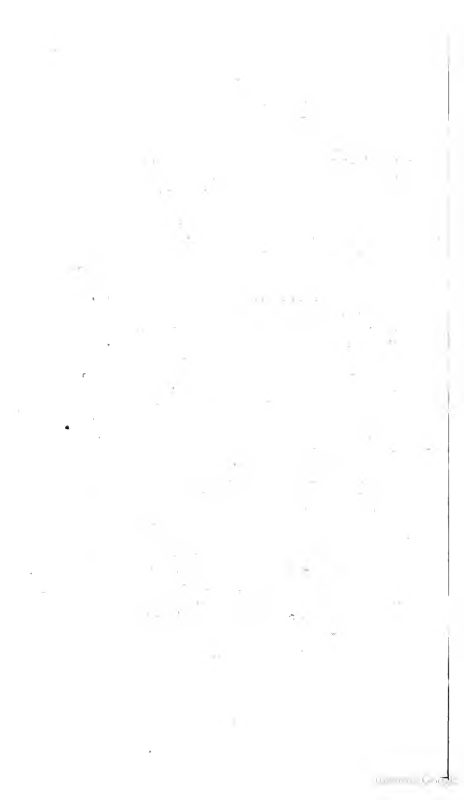
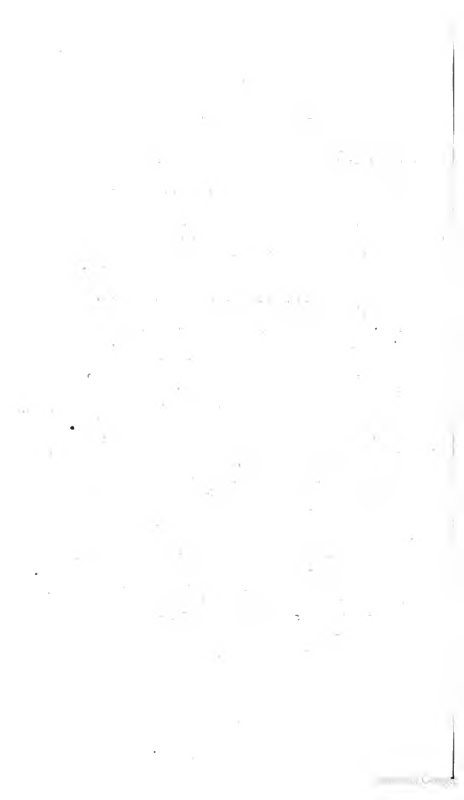
1. A mettere la Ferrovia in istato di essere consegnata al Real Governo con le condizioni determinate dal contratto.

2.° A completare l'ammortamento delle azioni, nel caso che ve ne fossero non ancora ammortate, così che la somma disponibile sia egualmente ripartita fra le dette azioni, fino alla concorrenza del loro ammontare.

DOCUMENTI

Digitized by Google

DOCUMENTI

Digitized by Google

PROPOSTA

FATTA DAL BARONE

PANFILO DE RISEIS

NELLA QUALITA' DI PRESIDENTE
DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI ABRUZZO CITRA

nel maggio 1853

PER UNA FERROVIA

DA NAPOLI ALL'ADRIATICO, PER CAPUA,
E PER GLI AVVALLAMENTI DEL VOLTURNO, E DEL SANGRO.

Egli è veramente a dolersi che nella Provincia di Abruzzo Citra il sistema di Strade rotabili sia stato sempre divisato in uno scopo totalmente locale, mentre la topografia di questa Provincia è tale da prestarsi agevolmente a ben più lontane vedute — Centrale tra gli Abruzzi Ulteriore 1.° e 2.°, non che tra le Marche per una parte, e tra il Sannio e le Puglie dall'altra, accoglie in se l'ulteriore incommensurabile vantaggio di poter riannodare la Capitale del Regno alle Acque dell'Adriatico — Queste così rimarchevoli opportunità ravvisate, anzi preparate in parte dalla Mente Saviissima del nostro Re e Signore (D. G.), il quale nel colonizzamento dell'Isola di Tremiti mirava forse al medesimo argomento, son tali vantaggi da non rinvenirsi agevolmente in quale che siasi altra parte del Reame — Ed inoltre il centro della lunga linea littorale, che dalle Marche alle Puglie si distende, è corredata di tali località, da fornire anche

dola così nel perimetro di sua azione — Questa opportunità, per la lontananza de' luoghi, mancherebbe affatto nella linea di Brindisi.

A' quali argomenti commerciali e strategici, non è certamente da disgiunger l'altro marcatissimo nella geografica posizione del Reame continentale, di una maggiore brevità nella linea degli Abruzzi.

Ove queste verità di politica e commerciale considerazione, tali fossero da dover fissare l'attenzione del filantropico Real Governo, un'analisi accurata dimostrerebbe a chiare note, la preponderanza delle locali opportunità nella topografia dei due versanti, del Volturno per una parte, e del Sangro per l'altra. A rimuovere gl'inconvenienti nella linea, che la Capitale riannoderebbe all'Adriatico per gli Abruzzi, vi ha preciso assoluto bisogno di evitare gli altipiani sub Appennini, cioè delle Cinque-Miglia, di S. Chiara, di Forcaruso, delle Montagne di Castiglione, di Agnone, ed altre consimili — Anzi questa necessità è di gran lunga sentita, anche per la esistenza delle attuali vie rotabili, formando essa inesauribile materia, ed in ogni anno a moltiplici deliberazioni, tanto di questo, che degli altri Consigli Generali delle finitime Provincie — Due fiumi in due opposti versanti, l'uno Nord-est ed è il Sangro, e l'altro Sud-ovest, ed è il Volturno, dansi mano per opposte e quasi rettilinee direzioni, ed in località e siti di moderata temperatura, ove le nevi non mai fan remora — Sembrano essi da studiosa natura quasicchè appositamente stabiliti con gli opposti loro correlativi avvallamenti, a norma sicura per lo andamento del Ferroviario di congiunzione dei due mari — Da queste considerazioni, non va infine disgiunta l'altra della svariatezza dei prodotti, ai quali la linea del Sangro e del Volturno darebbe adito per la Capitale. Nè di essi certamente ultimo fia quello de' legnami da costruzione reperibili lungo la linea medesima, e propriamente ne' monti di primo e secondo ordine degli Abruzzi Ulteriore 2.° e Citeriore, nonchè del Sannio — Queste circostanze, e le altre sopraccennate e comuni a tutti gli Abruzzi, fanno di questa linea del Sangro e del Volturno, una preziosissima direzione per la grandiosa opera in disamina, e l'unica capace di dar soluzione all'arduo problema — Per modocchè una Ferrovia, la quale movesse da Napoli, toccasse l'Adriatico, seguendo la direzione del Volturno e del Sangro, e lungo il littorale Adriatico si protraesse in fino a Brindisi, tale via sarebbe da dare comodità di sbocco ai prodotti di quasicchè due terzi delle Provincie Continentali del Regno, ed il mezzo il più pro-

Digitized by Google

prio per la contemporanea tutela militare delle frontiere di terra, e del littorale Adriatico — Ed il Real Governo, cui ogni veduta di pubblico bene punto non isfugge, e quasi preludiando a così utile e celebrata intrapresa, sono ormai molti anni, che della Strada del Sangro incominciavasi ad occupare. Oggi più che allora, esteso il tronco della Ferrovia dalla Capitale infino a Capua, e per un' avviamento assai fortunato, invero, di quel tronco medesimo, la ragione di un'opera così degna delle alte risorte, e della Munificenza del Re Nostro Signore (D. G.), maggiormente si raccomanda.

Chieti, maggio 1853.

Panfilo de Riseis.

Questa Proposta è riportata negli atti del Consiglio Provinciale di Abruzzo Citra.

Digitized by Google

Copia — MINISTERO E REAL SEGRETERIA DI STATO DELL'INTERNO

2.° RIPARTIMENTO — 1.° CARICO — NUM.° 4303.

Napoli 24 settembre 1853.

SIGNORE

Avendo questo Ministero d'ordine Sovrano comunicato a quello de'Lavori Pubblici, il voto espresso dal Consiglio Generale della Provincia di Abruzzo Citeriore, riunito in questo anno per la costruzione di una Strada Ferrata da Napoli all'Adriatico per la linea degli Abruzzi, quella Real Segreteria di Stato, prima di rassegnare a S. M. (D.G.) analogo rapporto in tale obbietto, ha dimandato conoscere, se intendesi condurre questa intrapresa a spesa di privati capitalisti, ovvero col concorso del Real Governo.

Epperò non essendo espressa una tale particolarità nel cennato voto; io prego Lei di supplire al silenzio del Consiglio, porgendomi un tal chiarimento.

Il Direttore — **MORENA.**

Al Signor
BARONE DE RISEIS
Presidente del Consiglio Provinciale
di Abruzzo Citeriore in Napoli.

SUNTO DE' REALI RESCRITTI.

Il de Riseis rinnovò la precedente proposta con più ampia, e dettagliata memoria che umiliò direttamente in Gaeta a Sua Maestà (D. G.). Ed essendosi la Maestà Sua degnata di accoglierla benevolmente, impegnò i due ingegneri D. Vincenzo Antonio Rossi, e D. Giustino Fiocca a studiar la linea. Questi, dopo accurato esame e studio dei luoghi, compilarono i rapporti, che seguono annessi.

Con Rescritto del 1 febbraio 1854 Sua Maestà, tenendo presente il voto emesso dal Consiglio Provinciale di Abruzzo Citra, e le memorie presentate dal de Riseis, con le quali si dimostravano i vantaggi di questa Ferrovia sotto le vedute strategiche, commerciali, governative, ed economiche, la opportunità e facilità della esecuzione da Napoli fino al Tronto, e se ne calcolava presuntivamente la spesa, il prodotto, e l'utile netto, si degnò accordare allo stesso una promessa di Concessione per due anni, delegando l'Agente del Contenzioso della Real Tesoreria per la proposta de' patti e condizioni corrispondenti.

Con altro Rescritto del 5 aprile detto anno, si degnò assicurargli l'interesse del 4 per 100 sulle somme da spendersi.

Un terzo Rescritto del 29 luglio detto anno, prescrivea che la Ferrovia cominciar dovesse non già da Napoli, ma da Santa Maria: che per l'assicurazione dell'interesse del 4 per 100 stabilir si dovesse il capitale da spendersi alla ragione di ducati 64 mila per ogni miglio napoletano, e che, qualora il Concessionario non si contentasse di tal prezzo, si concedesse la Ferrovia a premio fisso pagabile in 50 anni.

Un quarto Rescritto poi del 19 gennaio 1855, sulla dichiarazione del de Riseis di non potersi con quelle condizioni attuar l'intrapresa, la M. S. ordinava, che la Ferrovia avesse cominciamento da Napoli, che in Santa Maria non vi fosse stazione, e che una se ne stabilisse nelle vicinanze di Aversa, ed altra in Amoroso. Ordinava ancora la Maestà Sua al Ministro de' Lavori Pubblici di porsi d'accordo col Concessionario per darsi dalla Real Tesoreria un soccorso annuale di ducati 500 per ogni miglio di Ferrovia, e per la durata di 50 anni.

Un quinto del 24 marzo detto anno, accordava al medesimo Concessionario una diramazione verso Ceprano.

Con un sesto R. Rescritto del 4 aprile, Sua Maestà, prendendo in considerazione le suppliche del Concessionario, e lo avviso unanime della Commissione delle Strade Ferrate composta da Sua Eccellenza il Ministro delle Finanze, dal Procuratore Generale della Gran Corte de' Conti, dal Direttore Generale de' Dazî Indiretti, e dall' Amministratore Generale delle Poste, si degnò elevare la sovvenzione annuale a duc. 180 mila, da ripartirsi per ogni miglio, attesa la importanza di questa Ferrovia, massime per la congiunzione che anderà a formare con quella di Ceprano.

Con altro Rescritto del 12 maggio detto anno questo premio annuale fu ripartito, ed elevato a duc. 750 per ogni miglio, e per la stessa durata di 50 anni, incaricandosi l' Agente del Contenzioso della Real Tesoreria di stipular subito il corrispondente contratto.

Con un ottavo Rescritto del 12 dicembre ripetuto anno, la Maestà Sua degnavasi permettere al Concessionario la formazione di Compagnie particolari e indipendenti per la costruzione di tutta la Ferrovia, o di una sua parte.

In fine con altro del 19 detto mese ed anno, prendendo in considerazione i lunghi ed accurati studî che han dovuto farsi nello intento di giovare alla buona riuscita dell' Intrapresa, la Maestà Sua si degnò accordare, che gli otto mesi fissati nel contratto di Concessione pel versamento della prima rata di cauzione, cominciassero a decorrere dal giorno dell' approvazione dello Statuto.

Andamento, Importanza, Costo preventivo,

ed Utilità della Ferrovia Abruzzese-Romana

e maniera di mandarla ad effetto

RELAZIONE

DEGL' INGEGNERI

VINCENZO ANTONIO ROSSI, E GIUSTINO FIOCCA

Digitized by Google

A L

BARONE PANFILO DE RISEIS

RELAZIONE

DEGL' INGEGNERI

VINCENZO ANTONIO ROSSI, E GIUSTINO FIOCCA (*).

PARTE PRIMA

ANDAMENTO, IMPORTANZA, E COSTO PREVENTIVO DELLA FERROVIA.

CAPO I.

ANDAMENTO DELLA FERROVIA.

1. La Ferrovia avrà la sua Stazione in Napoli, nello spazio compreso tra la Stella, il Largo delle Pigne, e la grande Strada di Santa Teresa; cosicchè troverassi nel centro di un circolo, che abbraccerà tutta intera la grande Città, ove se ne eccettui la parte occidentale di Chiaia. Da questo termine, costeggiando le colline de' Miracoli, Miradois, e Ponti Rossi, giungerà a Capodichino, in vicinanza della Reale Officina de' Dazî di Consumo; e quindi, volgendo a manca, con un sol rettifilo di oltre miglia dodici, arriverà a S. Maria di Capua, e dopo sulla sponda sinistra del Volturno alle falde occidentali del monte Tifata.

In questo tratto avrà quattro stazioni: e sono

Arzano,
Frattamaggiore e Grumo,
Orta e Succivo,
Marcianise,

(*) La presente relazione fu diretta al Concessionario con lettera in data dei 20 giugno 1855 — Si legge nella Nota N.° 1.

ed avrà pure, in certi determinati tempi, una fermata a Capodichino.

La stazione di Frattamaggiore e Grumo si troverà in mezzo tra Melito e Cardito; ed avrà a sinistra Casandrino, S. Antimo, e Giugliano.

L'altra di Orta e Succivo starà ad egual distanza da Aversa e Caivano; e terrà a sinistra anche S. Elpidio, Cesa, e Gricignano, ed a destra Pomigliano d'Atella, Crispano, Fratta Piccola, e Casa Puzzano. Questo tratto, senza contare gli abitanti della Capitale, traversa una popolazione di 113 000 abitanti.

Dalla stazione di Napoli all'altra di Marcianise intercedono miglia 11.

La costruzione di nove di queste miglia è facilissima, e comparativamente poco costosa; però questo tratto potrà tosto aprirsi al traffico; cosicchè porgerà mezzo di cominciarsi subito a godere della Sovrana sovvenzione (art. 18.° del Contratto), ed a godere i frutti de' primi capitali incassati.

2. L'andamento retto da Capodichino, sino a raggiungere la sponda sinistra del Volturno è il migliore; perciocchè mentre è il più breve, pur passa per luoghi popolatissimi; ed anche ad eguale distanza da città cospicue. Ma ove piacesse alla Compagnia, per ispeciali riguardi, avvicinarsi più ad Aversa; in tal caso la linea abbandonerebbe Frattamaggiore e Grumo, ed anderebbe in vece a passare per Casandrino, e quindi per S. Antimo; ove sarebbero due stazioni, in vece dell'unica di Frattamaggiore e Grumo: e la stazione di Orta e Succivo, sarebbe sostituita dall'altra di Aversa, che sarebbe però lontana per circa miglia quattro da Caivano. E così facendo, la linea curvandosi prima a sinistra, e poi a destra si allungherebbe di circa tre quarti di miglio.

Parimente, ove piacesse alla Compagnia, anzicchè internarsi nell'abitato di Napoli per lo stabilimento della Stazione, si può andare invece alla Marina, avvicinandosi al Porto; locchè indubitatamente sarebbe cosa opportunissima se non necessaria, specialmente avuto riguardo al commercio di transito, nascente dal congiungimento del mare Tirreno coll' Adriatico. In tal caso la Ferrovia passerebbe in prossimità dei Granili, e per Barra, Ponticelli, Afragola, Caivano e Marcianise andrebbe parimente a raggiungere la sponda sinistra del Volturno. Ed allora nelle cinque stazioni che avrebbe, pure si raccoglierebbero le popolazioni di quattordici Comuni ascendenti a cir-

ca 100 mila abitanti. Ed in questo caso la lunghezza della Ferrovia da Napoli a Marcianise sarebbe di miglia 14.

3. Dalle falde occidentali del Monte Tifata la Ferrovia volgerà a destra, percorrerà la piana intercetta tra la Scafa di Formicola e l'altra di Caiazzo, quindi costeggerà Monte Vagliola, taglierà la collina di Biancano, e fiancheggiando sempre la sinistra del Volturno, andrà a passare il Calore, suo influente, presso la Scafa del Torello; e giungerà in Amoroso.

In questo tratto avrà due stazioni:

Limatola, ed

Amoroso.

In Limatola fa termine la Strada dello stesso nome, che è in prolungamento di quella di S.Agata de' Goti; la quale va a Cervinara da una parte, e dall'altra a Montesarchio, e Benevento; essendo Montesarchio anche termine della Strada per Avellino. Però in questa stazione sarà grande affluenza da queste parti, per chi da quelle città e contrade vorrà viaggiare verso gli Abruzzi, e vi scenderanno sempre gli abitanti di Caiazzo, Raiano, e Squilla, e de' popolosi Casali di Morrone. Per strade comodamente rotabili possono venirvi oltre 27 000 abitanti delle dette Città o Comuni, e 13 000 per strade non rotabili; insieme 40 000; ma senza contarvi quelli della Città di Benevento, e gli altri che stanno lungo la strada da Montesarchio ad Avellino che pur vi verranno, come è detto.

Dalla stazione di Marcianise, a questa di Limatola vi sarà la distanza di miglia 12 $^1/_2$. E sarà un secondo tratto da aprirsi, che darà diritto ad una seconda rata di sovvenzione annuale.

La stazione di Limatola è lontana da quella in Napoli per miglia 23 $^1/_2$.

In Amoroso ha termine la Strada che per Cerreto si unisce alla Postale-Sannitica presso Guardiasanframonti; e così, dalla stazione di Amoroso a Campobasso intercedendo la distanza di sole miglia trenta, da quel capoluogo della Provincia di Molise potrà venirsi in Napoli in sole sette ore; ed inoltre, potendovi avere accesso, per Strade rotabili a brecciame, le popolazioni di dieci Comuni, e di sette per strade di terra, possono venirvi più che 40 000 abitanti da' luoghi circonvicini, oltre la popolazione del Distretto di Campobasso, il quale ha più che 160 000 abitanti.

Da Limatola ad Amoroso la Ferrovia si svilupperà per miglia 6 $^1/_2$,

e però la stazione di Amoroso si troverà a miglia 30 da quella di Napoli.

Aperto al traffico questo terzo tratto, si percepirà la sovvenzione annuale di ducati 22 500: e da Napoli ad Amoroso non dovranno esser fatte che due sole grandi opere, cioè i viadotti de' Ponti Rossi, e del Calore.

4. Dopo Amoroso, la Ferrovia andrà per lungo rettifilo, al termine del quale valicherà il Titerno, a non molta distanza da Faicchio, e volgendo a sinistra camminerà per la costa, e quindi traverserà le gole della Caprereccia; e poi rivolgendo a destra accennerà a Piedimonte, e ne taglierà lo stradone che vi conduce.

Questo tratto, lungo miglia 11, avrà due stazioni:

Faicchio sul Titerno,

Piedimonte d'Alife nel piano sottoposto.

Ed a brevi distanze da esse, sono terre di una popolazione riunita di oltre 65 000 abitanti.

E la stazione di Piedimonte sarà importantissima; perciocchè oltre ad essere Piedimonte Città Vescovile e Capo Distretto, ha importanti stabilimenti manifatturieri, e può averne degli altri, a cagione della gran copia di acque motrici che possiede.

La stazione di Piedimonte disterà dall'altra di Napoli per miglia 41 percorribili in poco più di ore due. Quindi un viaggio di due ore, si troverà sostituito a quello di un giorno, talora impossibile nei tempi piovosi.

5. Dopo tagliato lo stradone di Piedimonte, la Ferrovia volgerà a sinistra, e radendo il piede del soprastante monte, passerà per sotto S. Angelo Raviscanina, ed arriverà alla sinistra di Ailano, a poca distanza da un tal Comune.

Questo tratto sarà lungo miglia 9. Ed avrà due stazioni:

Santangelo Raviscanina,

Ailano.

In S. Angelo scenderanno parte delle popolazioni de' monti soprastanti, e vi verranno quelle poste lungo la strada di Pietra Vairano, le quali sommano a 18 000, e più. In Ailano sono oltre 1 800 abitanti.

6. Nella stazione di Ailano la Ferrovia si diramerà in due: il ramo sinistro andrà a Ceprano congiungendo Napoli a Roma; il destro andrà per gli Abruzzi sull'Adriatico, e quindi al confine sul Tron-

to. Per cui la stazione di Ailano è di congiungimento de' due grandi rami del ferroviario Abruzzese-Romano.

Dalla stazione di Ailano all' altra di Napoli saranno miglia 50. Onde di miglia 50 sarà il tronco comune ai due rami di Ferrovia.

Ramo Romano per al confine presso Ceprano.

7. Lasciata la stazione di Santangelo Raviscanina, ovvero quella di Ailano, il ramo sinistro della Ferrovia valicherà il canale della Forma, e quindi dopo traversato il Volturno, taglierà la postale di Abruzzo tra le miglia 34 e 35; andrà a segare la strada di S. Germano e poi, volgendo a destra, la fiancheggerà sino a circa un miglio dalla Taverna di Mignano, ove volgendo a sinistra, si gitterà nell'angusta valle della Peccia: taglierà due volte questo fiume, e quindi per le falde di Montelongo passerà il difficil passo di Monte Leucio; ed oltre Cervaro e la traversa di S. Vittore giungerà a S. Germano.

In questo tratto, lungo miglia 22, avrà quattro stazioni: cioè
Presenzano,
Mignano,
S. Vittore,
S. Germano.

La stazione di Presenzano starà ad egual distanza da Tiano, e Venafro, e possono venirvi gli abitanti di diciassette Comuni, de' quali quindici per strade rotabili, popolati tutti di oltre 40 000 abitanti.

E da otto Comuni con popolazione di oltre 16 000 individui potrà accedersi alle stazioni di Mignano, e S. Vittore.

S. Germano sarà stazione importantissima, per avere intorno a se quindici tra Città e Comuni, che offrono una popolazione di oltre 54 000 persone; e per stare a miglia due da Sant' Elia, ove sono Lanifici e Cartiere, ed a poca maggiore distanza da Atina e Picinisco, tutte popolose terre, ove sono pure altri stabilimenti industriali; cosicchè si valutano a non meno di 140 000 cantaia di effetti quelli che in ciascun anno partono da S.Germano per Napoli; e gran quantità di materie grezze vi vanno per alimentare le dette industrie: ed altre 19 000 persone possono avervi accesso da' soprastanti circondari di Gioia e Piscina. Oltre a che, quivi è il famoso Montecasino, che quanti nazionali e stranieri richiamerà a se, non vi è chi

non veda: nè è da dubitarne, mentre da Napoli a S. Germano potrà andarsi in non più di tre ore e mezzo.

Però questo tratto, oltre ad essere utilissimo al commercio di merci e derrate, e di abitatori di altre contrade traversate dalla strada, varrà ancora per una popolazione di oltre 73 000 individui insieme, messa intorno ad esso.

8. Dopo S. Germano, la Ferrovia fiancheggiando la strada di Sora, si porterà ad Aquino; e quindi divergendone giungerà ad Isoletta ultimo villaggio del Regno, ed al confine presso Ceprano.

Questo tratto lungo miglia 13', avrà due stazioni:

Aquino,

Isoletta,

In Aquino sono grandi cartiere, e sono ad esso intorno oltre 14 000 abitanti.

La stazione d'Isoletta, oltre ad essere importante per ligare tutta la Campagna di Roma con Terra di Lavoro, anzi tutto il Regno colla grande Ferrovia Centrale Italiana, è anche importantissima di per se stessa, ed a prescindere dallo straniero. Di fatto a poca distanza da essa stanno popolose ed industriose città, tra quali primeggiano Arpino; Isola, e Sora, ove sono fabbriche di tessuti di lana, filo, cotone, e molte cartiere; cosicchè a tale stazione dovranno affluire tutte le 94 000 cantaja di generi che ora già transitano per Napoli, e viceversa: ed inoltre, intorno a questa stazione si troveranno raggruppati non meno di 68 000 abitanti. Anzi per la commoda strada della Valle di Roveto debbono quasi di necessità venirvi ancora le popolazioni de' Distretti di Avezzano, e Cittaducale, che contano oltre 137 000 abitanti.

La distanza che intercederà dalla Stazione di Napoli al confine presso Ceprano sarà di miglia 85, che saranno percorse in sole ore quattro, ed anche in ore tre con un treno espresso; cosicchè indubitata risulta l'affluenza grande di viaggiatori nazionali e stranieri.

Ramo Abruzzese per al confine sul Tronto.

9. Dalla stazione di Ailano, la Ferrovia sempre tenendosi alla sinistra del Volturno, per la campagna cui sovrasta Montalto arriverà sotto Capriati, e quindi costeggiando Monte Gallo, valicato la Rava troverassi sotto Monteroduni, e quindi tra Macchia ed Isernia; onde

avvicinatasi più al Volturno, passerà per Colli; e volgendo a destra, s'intrometterà nella spaziosa e ridevole vallata del Rio di Cerro, per ove giunta sotto Acquaviva, ed oltrepassatala traverserà la Valle ovo è più angusta; e dopo poco arriverà all'ingresso del Sotterraneo della Spina e Monte Corvale, dal quale uscita si troverà nel ripiano di Montenero Valcocchiara; punto culminante del tratto (*).

Questo tratto avrà quattro stazioni:

Isernia e Macchia,
Colli,
Cerro,
Montenero Valcocchiara.

Di quanta importanza sia la stazione d'Isernia, non vi è chi non sappia, per le molte transazioni commerciali che vi hanno luogo, e per essere Capo Distretto.

Cerro potrà un giorno essere importantissimo per le grandi cadute di acqua che stanno nel Piano della Rocchetta, ove con piccola spesa possono stabilirsi grandi motori idraulici: e pure raccoglierà fin da ora gli abitatori di Cerro stesso, Castellone, Rocchetta, Pizzone, Acquaviva, Rionero e Forlì, e d'altri Comuni, che ora sono affatto privi di vie.

In oltre le prime tre stazioni di questo tratto riuniranno più di 100 000 abitanti, quanti sono quelli del Distretto d'Isernia, oltre gli altri che da più grande distanza scenderanno ad Isernia per la comoda strada che per Cantalupo mena a Bojano.

Nella stazione di Montenero scenderanno le popolazioni di Alfidena, Scontrone, Barrea, e de'monti soprastanti, che sono oltre 10 000.

Questo tratto che dalla stazione di Ailano termina all'altra di Montenero Valcocchiara, avrà la lunghezza di circa miglia 28.

Isernia si troverà distante dalla stazione di Napoli per circa miglia 65.

Dalla stazione stessa di Napoli a Montenero Valcocchiara; cioè dal Tirreno al più alto punto di salita sull'Appennino, la Ferrovia avrà uno sviluppo di miglia 78.

(*) Nella Memoria pubblicata in agosto 1853 si metteva in dubbio il luogo ove valicare la più alta cresta degli Appennini. Ora ciò non è più, come rilevasi dal Rapporto che si legge alla Nota N. 2; il quale riferiscesi ancora a tutti i luoghi più difficili della linea.

10. Dal ripiano di Montenero Valcocchiara, la Ferrovia andrà a Castel di Sangro, onde poi, seguendo il corso del fiume Sangro, pei tenimenti di Castel del Giudice, Santangelo del Pesco, Pescopennataro, Borrello, e Fallo, arriverà a Villa S. Maria, incontrandola nella parte più elevata; e quindi per le vicinanze di Buonanotte, e Pennadomo, e pel tenimento di Rocca Scalegna, giungerà sulle falde del Monte Calvario: e quivi, abbandonato il corso del Sangro, girando per la Valle dell'Aventino, ed avvicinatasi ad Altino e Casoli, pel tenimento di S. Eusanio, giungerà sotto Castelnuovo, là ove si avvicinano le origini della Gogna, e del Foldrino: e quivi pel Sotterraneo di S.Rocco passerà dalla valle dell'Aventino nell'altra del Foldrino; e per questa, arrivata sotto Lanciano, sboccherà quindi sull'Adriatico, ove a destra giace S. Vito. Quindi volgendo a sinistra, per la costa, arriverà in Ortona.

Questo tratto di Strada lungo miglia 49, sarà tutto in discesa; ed incontrerà nel suo cammino undici Comuni, e ne costeggerà dodici a sinistra, e dodici a destra, colla popolazione insieme di 75 000 abitanti, oltre le altre che avendo accesso alle sue stazioni verranno a trarne vantaggio.

In questo tratto staranno dieci stazioni: cioè

Castel di Sangro,
Santangelo del Pesco,
Borrello e Fallo,
Villa Santa Maria,
Pennadomo,
Altino,
Casoli,
Castelnuovo,
Lanciano,
Ortona.

Castel di Sangro sarà importantissima stazione per trovarsi come nello sbocco di quasi tutte le esistenti strade Abruzzesi, quali sono la postale che mena agli Abruzzi, la traversa per Palena e Lanciano, l'altra per Barrea e Pescasseroli; cosicchè potrà chiamare a se una popolazione di oltre 250 000 abitanti. Questa stazione si troverà distante dall'altra di Napoli per circa miglia 83.

La stazione di Santangelo del Pesco si troverà sul tratturo delle pecore, e sulla via naturale che passa per Capracotta, Agnone, Ca-

rovilli, Montefalcone, Celenza, e Castiglione, Circondarî del Contado di Molise, e del Distretto di Vasto, che hanno insieme una popolazione di oltre 64 900 abitanti privi affatto di strade.

La stazione di Villa Santa Maria si troverà all'incontro colle vie che menano a' Circondarî di Gissi, Santobuono, e Bomba, del Distretto di Lanciano; e così abbraccerà la popolazione di sette Circondari sommanti oltre i 51 000 abitanti.

E da ultimo le stazioni di Altino, Casoli, Castelnuovo, e Lanciano saranno pure importantissime; perciocchè esse sono nel cuore della ubertosissima e popolosa Provincia di Chieti, ove metton capo molte strade rotabili; Lanciano è Capo Distretto, ed il più popoloso Distretto della Provincia, mentre ha 102 000 abitanti.

Quindi è, che il tratto da Montenero Valcocchiara ad Ortona, indipendentemente dalli 75 000 abitanti detti di sopra, ne chiamerà a se altri 460 000 e più, che possono venirvi su direttamente per strade rotabili esistenti, e per sentieri naturali e tratturi. E si presterà al facile trasporto nella Capitale dell'innumerevole bestiame grosso, e minuto, che gli Abruzzi e le gronde settentrionali di Molise danno alla Capitale; oltre ad una immensa quantità di cereali, civaie, e di tanti altri squisiti prodotti agricoli Abruzzesi, e del Contado di Molise; e darà sfogo a' ricchi prodotti che già danno, e potranno dare in copia maggiore, le molte cave di gessi, e marmi, di petrolio, nafte, ed asfalto che sono in quei luoghi; ed anche delle carboniere dei boschi adiacenti.

Di quanta importanza poi sia la stazione di Ortona per il commercio esterno e di transito sarà detto appresso.

Ortona si troverà distante dalla Stazione di Napoli per miglia 127, cosicchè la traversata da Napoli all'Adriatico si farà ordinariamente in ore 7, e con un *espresso* in ore 4; mentre che attualmente per terra la gita da Napoli ad Ortona importa non meno di giorni 3 di viaggio; e per mare coi piroscafi quasi altrettanto, e molto più coi legni a vela, che talora impiegano delle settimane.

11. Da ultimo la Ferrovia Abruzzese, partendosi da Ortona, e radendo le basse falde degli ubertosi colli di Abruzzo Citra passerà per Francavilla, e Pescara; e poi correrà sottostante Silvi, Mutignano, Montepagano e Giulianova, sino al confine del Regno sul Tronto.

Questo tratto sarà lungo miglia 43; ed avrà sei stazioni:

Francavilla,

Pescara,
Civita S. Angelo,
Montepagano,
Giulianova,
Tronto (*).

Se si consideri che ad Ortona e Francavilla metton termine le strade che stanno sull' alto piano ch'è base alla Majella, intercetto tra il Moro e la Pescara, e che l' intero Abruzzo Ultra Primo è da una parte limitato dalla cresta de' più alti Appennini, onde si estolle il gran Sasso d'Italia, e verso scirocco dalla Pescara, si conchiuderà che questo tratto sarà opportunissimo a più di 400 000 abitanti oltre al gran commercio che gli verrà dalle Marche di Ancona.

Ma la sua importanza, già assai grande, crescerà a più doppi, quando di poi saranno costrutte anche le traverse di Popoli, e Teramo.

Traverse.

12. Sarà dalle vicinanze dello sbocco sull'Adriatico, del tratto da Casteldisangro ad Ortona che potrà staccarsene la traversa per S. Severo, la quale potrebbe pure staccarsi da Limatola od Amoroso. Servirà massimamente alle città di Vasto, Termoli, Campomarino, Lesina, e S. Severo, grossa Terra di Puglia, e Capo Distretto: ed ove concorrono tutt' i tratturi delle Pecore, che a centinaia di migliaia in ogni anno dalle regioni montuose degli Abruzzi e Molise scendono in Capitanata in sul cominciare di autunno; ed onde fanno ritorno al finire di maggio. E la quale città di S. Severo giace a miglia 14 da Foggia, ed a miglia 23 da Manfredonia, e si trova ai piedi del Gargano, contrada ricca di legname da costruzione e marmi pregiatissimi, e di olivi e frutta.

13. Dalla stazione di Pescara si staccherà la traversa di Popoli, che passerà per sotto Chieti e Turri e si terminerà a Popoli, ove or scende tutto l'Aquilano; ed il quale Comune è distante miglia 8 da Solmona, e 24 da Aquila.

14. Dalla stazione di Giulianova si staccherà l'altra traversa per Teramo.

(*) Nella Nota N. 3 sono presentate in un quadro tutte le Stazioni colle loro classi rispettive, e colle distanze tra due consecutive, e di ciascuna da Napoli.

15. E ne consegue che nelle stazioni dell'ultimo tratto del ramo degli Abruzzi affluiranno non solo le dette popolazioni; ma di necessità tutte quelle della Provincia di Aquila; potendosi escludere solo quelle del Distretto di Avezzano, alle quali converrà meglio scendere alla stazione di Isoletta del ramo Romano.

CAPO II.

IMPORTANZA DELLA FERROVIA.

16. Dall'esposto andamento della Ferrovia Abruzzese Romana si fa manifesta la grandissima sua importanza in rapporto al commercio interno; perciocchè non solo, come risulta dal detto di sopra, servirà indubitatamente ad una popolazione di 1 828 000 abitanti; ma colle sue traverse di Teramo, Popoli, e S. Severo servirà opportunissimamente alla metà delle Provincie del Regno; cioè a quelle di

Napoli,
Terra di Lavoro,
Molise,
Capitanata,
Abruzzo Citeriore,
Abruzzo Ulteriore primo,
Abruzzo Ulteriore secondo,

nelle quali sono già grandi industrie, ed altre possono stabilirsene; e sono ubertosissime, ed hanno oltre 3 000 000 di abitanti, dei quali più di una metà stanno lungo la linea. E queste Provincie ove se ne eccettui la Capitanata, relativamente sono le più popolate del Regno (*); perciocchè Napoli, Terra di Lavoro, Molise, ed i tre Abruzzi hanno in media una popolazione di 364 abitanti per miglio quadrato; laddove le altre nove, ne hanno in media una di 216 per miglio quadrato: e d'altronde la traversa per Sansevero percorrerà la più popolosa parte della Capitanata.

17. Ma la importanza della Ferrovia di che si tratta è anche maggiore nelle sue possibili relazioni coll'Estero; perciocchè, avendo principio da Napoli, in cui si concentra tutto il commercio della parte del Regno, ch'è bagnata dal Tirreno, e terminando ai confini presso Ceprano da un lato, e sul Tronto dall'altro, darà comunicazione a

(*) Veggasi la Nota N. 4.

tutti gli abitanti del Regno colla Italia Superiore, sia pel versante del Tirreno, sia per quello dell'Adriatico, e viceversa. Il Ramo Romano per Ceprano, congiungerà Napoli a Roma e Firenze; ed il Ramo Abruzzese, per le Marche, Napoli a Bologna, ove può aversi che si dirameranno tutte le strade Ferrate che per Torino, Milano e Venezia menano o meneranno nella Germania, nella Svizzera, e nella Francia. E ad un tempo il Ramo Abruzzese congiungendo il Tirreno all'Adriatico, ed il porto di Napoli a quelli di Ortona, Pescara e Termoli, ed anche alla Rada della Punta della Penna, servirà al commercio di transito tra i due mari; il quale da una parte Napoli fa colle coste della Barberia, coll'Isola di Sardegna, e con tutta la costa occidentale del Mediterraneo fino allo stretto di Gibilterra, e colle lontane Americhe; e dall' altra parte, i detti porti o rade dell'Adriatico, fanno colla Dalmazia, Venezia, e Trieste, per ove si estende all'Austria, all'Ungheria ed alla Germania. (*)

18. E la importanza della Ferrovia in discorso crescerà molto più ancora, allorchè sarà costrutta l'altra delle Puglie fino a Brindisi, ed Otranto; imperciocchè il gran Commercio Europeo colle Indie, che ora si esercita da Marsiglia e da Trieste per Alessandria di Egitto, troverà allora, attraverso l'Italia, la via più breve e diretta; ed il lungo e rischioso tragitto di mare da Alessandria a Marsiglia di circa miglia 1600, ridurrebbesi a sole 850 da Otranto ad Alessandria. Sicchè il viaggio da Londra e Parigi per Alessandria, sia per la diminuita distanza di mare, sia per la celerità maggiore che si ha sulle vie Ferrate, verrebbe a compiersi con tempo di circa un terzo minore di quello che ora vi s' impiega. (**)

19. Ed una Ferrovia tanto importante, che dovrà percorrere luoghi montuosi per scavalcare gli Appennini nelle regioni del Sannio, e che ciò non ostante sarà costrutta con pendenze competenti alle grandi velocità, perchè nella massima parte saranno inferiori all'uno per cento; e che colle sue traverse costituirà uno sviluppo di 305 miglia di strade Ferrate, costerà in tutto, (compreso anche il materiale mobile necessario al suo esercizio, il supplimento sugl'interessi del capitale durante la costruzione, e tutte le spese di studii, direzioni, impiegati, ed istallazione della Compagnia) soli Ducati 24 000 000, come è largamente giustificato dal Preventivo Sommario particolarizzato sul-

(*) Veggasi la Nota N. 5.
(**) Veggasi la Nota N. 6.

le 205 miglia dell'Abruzzese-Romana propriamente detta, che dà per essa la spesa ducati di 17 000 000 : ed onde risulta, per ciascun miglio della strada principale, la spesa di ducati 82 943, e per ciascuna delle tre traverse, quella di ducati 70 000. E ciò rende anche più importante e convenevole la Ferrovia; mentre la modicità della spesa necessaria alla esecuzione di una via di comunicazione qualunque, pure entra a calcolo nel valutarne la importanza e la convenienza.

CAPO III.

PREVENTIVO SOMMARIO DEL COSTO DELLA FERROVIA.

SEZIONE I.

Pel tronco comune, e ramo sinistro per a Ceprano, e destro per Ortona al Tronto.

(STRADA FERRATA, E SUO MATERIALE FISSO).

Danni ed occupazioni.

Acquisto del terreno per la formazione della Strada di lunghezza miglia 205, e sulla larghezza variabile, a cagione dei tagli e riempimenti e de' fossi di scolo, tra la minima di palmi 36, e la massima di palmi 100, che produce (tra tutte le larghezze diverse) la media di palmi 62: sono moggia legali 8897, che al prezzo medio di ducati 18,20, tra i diversi valori di ciascun moggio legale di terreno delle contrade da traversarsi, variabili tra il minimo di ducati 5, ed il massimo di ducati 180, importa . . . . D. 161 925

Acquisto del terreno per le stazioni e loro dipendenze . . . . D. 6 000

Casamenti e giardini annessi da occuparsi nella stazione di Napoli ed in altri luoghi lungo la linea. . . . . D. 170 000

Indennizzi diversi, per terreni, giardini, orti e casamenti, che possono restare sfregiati, si valutano prudenzialmente. D. 22 000

Sommano . . . . D. 359 925 D. 359 925

Riporto . . . . D. 359 925

Costruzione della Strada.

Sterri e Riporti, compresi i tagli di rocce calcarce e di tufi che s'incontrano nella montagna del Gradillo, presso Limatola, verso il Torello, alla Caprereccia, tra Ailano e Cerro, tra S. Angelo del Pesco e Castelnuovo, tra S. Vito e Francavilla, e nella montagna di Monte Leucio; valutati secondo le quantità variabili per ciascun miglio di Strada, che danno il costo diverso tra il minimo di ducati 1 500 ed il massimo di ducati 30 000 a miglio; importano in totale . . . . . . D. 3 020 000

Viadotti, e Ponti di prim' ordine. Nel tronco comune; Vergini, Pontirossi, Calore, e Titerno.
Nel ramo sinistro: Volturno.
Nel ramo destro; Vandra, Fornelli, Acquaviva, Rio di Cerro, Sangro, Pennadomo, Aventino, Pescara, Salino. Maggiore, Vomano, Tordino.

Totale num. 16 importano . . . . D. 1 727 000

Viadotti e Ponti di second' ordine. Nel tronco comune: Cavone S. Efremo Vecchio, Isolero, Alivento, Lete.
Ramo sinistro: Maltempo, Peccia 2., Sorgentina, Faio, Rapido, Melfa, e Rioprovitoli.
Ramo destro: Rava, Cavaliere, Avellana, Rio di Altino, Foldrino, Moro, Ariello Faro, Alento, Piomba, Cerrano, Calvano, Salinello, Vibrata, Fossato grande.

Totale num. 27, importano . . . . D. 530 000

Viadotti e Ponti di terz'ordine. Nel tronco comune: Stella, Tagliaferri, Mi-

Da riportarsi . . . . D. 5 277 000 D. 359 925

Riporto . . . . D. 5 277 000 D. 359 925

racoli, Regi Lagni, Montagnola, Caruso, Mammana, Torrente del Ferro, Torrente Melizzano, Acqua della Selva d'Alife 2., Acqua di Piedimonte, Forma, Rava de' Lumini, Rivo S. Angelo.

Ramo sinistro: Riosecco.

Ramo destro: Lorda, Zittola, Zapponeta, Malviara, Rubbio 3., Pescopignataro, Gogna 3., S. Antonio, S. Nicola, Macchia, Francavilla, S. Silvestro, Vallelonga, Prunacei, S. Stefano, Silvi, Mutignano, Mezzano 3., Attone, Colonnella.

Totale num. 42, importano . . . . D. 133 000

Ponticelli e Trombini: necessari massimamente nei tratti in riempimento, di varia lunghezza ed altezza; calcolati prudenzialmente a 5 per ogni miglio: sono 1025. Importano . . . . D. 410 000

Muri di sostegno su diversi tratti della Strada sia in malta, sia a secco; si calcolano prudenzialmente . . . . D. 200 000

Intersecazioni colle Strade esistenti, ossia passaggi di sotto, di sopra, e deviazioni.

Nel tronco comune: a Capodichino, Grumo, sulla strada di Aversa a Caivano, su quelle di S. Maria, Caiazzo, Sannitica, Piedimonte.

Ramo sinistro: Consolari degli Abruzzi, e di S. Germano, e comunali di Presenzano, Sant'Elia ed Aquino.

Ramo destro: in Isernia, Casteldisangro, Frentana, Pescara, Silvi.

Si assegnano . . . . D. 60 000

Sotterranei (Tunnels). Tutti nel ramo destro. Cioè: *Culminante*, tra la Spi-

Da riportarsi . . . . D. 6 080 000 D. 359 925

Riporto . . . . D. 6 080 000 D. 359 925

na e Montecorvale, di formazione calcarea: *Di Villa S. Maria*, sotto Montelopiano, di roccia calcarea a letti quasi verticali: *Di S. Rocco*, tra la Gogna ed il Foldrino, di natura argillosa. Insieme di lunghezza complessiva circa miglia 2 $^1/_4$; e compreso i rivestimenti e scoli necessarî, si assegnano . . . . D. 1 176 000

Chiusura della strada ove è uopo, con siepi, palizzate, barriere. . . . . . D. 140 000

Sommano . . . . D. 7 396 000 D. 7 396 000

Stazioni

Grande stazione. In Napoli.

Di 1.ª Classe. Nel ramo sinistro: Isoletta presso Ceprano.

Nel ramo destro Castel di Sangro, Pescara, Tronto.

In tutto N.° 4.

Di 2.ª Classe. Nel tronco comune: Frattamaggiore e Grumo, Orta e Succivo, Limatola, Amoroso Piedimonte, Ailano.

Nel ramo sinistro: Presenzano, San Germano.

Nel ramo destro: Isernia, Casoli, Lanciano, Ortona, Giulianova.

In tutto N.° 13.

Di 3.ª Classe. Nel tronco comune: Capodichino, Arzano, Marcianise, Faicchio, Santangelo Raviscanina.

Nel ramo sinistro: Mignano, S. Vittore, Aquino.

Nel ramo destro: Colli, Cerro, Montenero Valcocchiara, S. Angelo del Pesco e Castel del Giudice, Fallo e Borrello,

Da riportarsi . . . . D. 7 755 925

Digitized by Google

Riporto . . . . D. 7 755 925

Villa S. Maria e Montelopiano, Pennadomo, Altino, Castelnuovo, Francavilla, Cittasantangelo, Silvi, Montepagano.

Per tutte le quaranta stazioni; e per le fermate, e garitte si assegnano . . D. 528 600

Opificio(Atelier) di riparazione, con tre succursali . . . . D. 80 000

Sommano . . . . D. 608 600 D. 608 600

Copertura della Strada

Insabbiamento (Ballast) ne'tratti necessarii, di tutta la lunghezza della Strada . . . . D. 72 000

Stabilimento delle Rotaje; cioè dadi di pietra, e traverse di legno; cuscinetti, perni, caviglie, e cunei; guide di Ferro (rails) del peso di 35 chilogrammi il metro lineare: e colla mettitura in opera per le miglia 205 . . . . . . D. 4 305 000

Rotaie multiple, ed *incrociamenti* nelle principali stazioni, e per comunicare con i magazzini, rimesse, ed opificii . . . . D. 65 000

Piatti girevoli, pompe, grue, leve, aghi, eccentrici . . . . D. 80 000

Sommano . . . . D. 4 522 000 D. 4 522 000

In uno le quattro precedenti partite . . . . D. 12 886 525

Imprevvisti, calcolati al 5 per 100 sulla somma riportata . . . . D. 644 326

Quindi

LA TOTALE FORMAZIONE DELLA STRADA, COL SUO MATERIALE FISSO . . . . D. 13 530 851

(equivale a duc. 66 000 circa per miglio)

Digitized by Google

Riporto . . . . D. 13 530 851

(MATERIALE MOBILE)

Macchine da trasporto.

Locomotive e Tenders N. 60 di varia forza, secondo le pendenze su cui debbono servire; al costo medio di ducati 11 000 l'una, compresi i pezzi di ricambio, importano.	D.	660 000
Legni di 1.ª Cl. N. 80 a duc. 1 600	D.	128 000
Legni di 2.ª Cl. N. 220 a duc. 1 200	D.	264 000
Legni di 3.ª Cl. con sedili N. 300 a ducati 1 100	D.	330 000
Legni di 4.ª Cl. senza sedili N. 150 a ducati 1 000	D.	150 000
Trucks N. 75 a duc. 720 l'uno . .	D.	54 000
Carri per cavalli N. 30 a ducati 720 l'uno	D.	21 600
Carri per merci N. 750 a ducati 600 l'uno	D.	450 000
Carri per bestiame grosso, e minuto N. 15 a ducati 600 l'uno	D.	9 000
Carri a tramoggia o a cateratta N. 300 a ducati 420 l'uno	D.	126 000
Carri da bagaglio N. 30 a ducati 480 l'uno.	D.	14 400

Macchine, ed utensili pegli Opificii.

Macchine 3 ad alta pressione, della forza di 20 cavalli ognuna: caldaie 6: alberi rotanti di ferro 3: torni 6 di diverse dimensioni; 24 a doppio movimento di diversa grandezza: spianatoi 9;

Da riportarsi . . . . D. 2 207 000 D. 13 530 851

Digitized by Google

Riporto	D. 2 207000	D. 13 530 851
altri 2 più piccoli: macchine 9 da forare; 3 da bucare: forbici 3: mole 6; ventilatori 3: forgie 9; grandi forgie 6; grue 9: magli, incudini, martelli, seghe, ec.	D. 150 000	
Sommano	D. 2 357 000	D. 2 357 000
Totale		D. 15 887 851

(equivale a duc. 77 500 per miglio)

(ALTRE SPESE).

Direzione, Amministrazione, ed istallazione della Compagnia.

Spese di direzione ed amministrazione dell' opera, istallazione della compagnia, studî provvisorî, e formazione di progetti; calcolate complessivamente al 4 per 100 della spesa totale sopra riportata . . . . D. 635 514

Interesse.

Interesse sulle somme versate durante la costruzione della Strada; tenendo presente, che a misura si apre ciascun tratto, si ha un frutto sul capitale speso e parte della sovvenzione; si assegnano prudenzialmente, per la durata della costruzione . . . . D. 476 635

Quindi la spesa presuntiva totale della Ferrovia Abruzzese pei confini Romani (non comprese le traverse di Teramo, Popoli, e S. Severo) somma. . . . . D. 17 000 000

Costo della Strada principale. . . . . D. 17 000 000

Ora lo sviluppo della Ferrovia Abruzzese pei confini Romani, cioè il tronco comune di miglia. 50

Il ramo sinistro per a Ceprano di miglia. 35

Il ramo destro per Ortona al Tronto di miglia. 120

Essendo in tutto di miglia 205

si ha, tutto compreso, per

Costo medio di ogni miglio della strada principale. . . . . D. 82 943

E volendovi aggiungere le spese di Banca, provvisioni, mezzanìe etc., delle quali non si tiene conto perchè molto possono variare; e volendole calcolare al massimo al 3 per %, il costo medio di un miglio ascenderebbe a circa duc. 85 000.

SEZIONE II.

Traverse.

La traversa di Teramo avrà la lunghezza di circa miglia 13

Quella di Popoli miglia 27

Quella di S. Severo circa miglia 60

Insieme circa miglia. 100

Per queste traverse non si sono fatti studî preliminari. Non pertanto, per le minori difficoltà di costruzioni che s'incontrano, e per non doversi acquistar terreni del massimo prezzo, e per economia che può farsi impiegandosi rotaie di ferro meno pesanti di quelle della strada principale, e per una dotazione di materiale mobile proporzionatamente più ristretta; si può assegnare per costo medio di ogni miglio delle traverse duc. 70 000. Quindi abbisognano altri. . . . . D. 7 000 000

Dal detto di sopra, può ritenersi che *il costo dello sviluppo di tutta la Ferrovia in mig. 305 sara' di* . . . . D. 24 000 000

PARTE SECONDA

UTILITÀ DELLA FERROVIA ABRUZZESE-ROMANA.

1. L'utilità di ogni Ferrovia è di due sorte. L'una si riferisce ai vantaggi che procura alle contrade che traversa; onde si vede che i proprietarî di terreni e d'industrie che in esse sono, s'interessano per mandarla ad effetto: l'altra si riferisce ai benefizî che produce alle somme spese per eseguirla e porla in esercizio; ond'è che anche capitalisti, stranieri ad esse contrade, v'impiegano i capitali loro.

Diremo dunque prima della utilità che la Ferrovia Abruzzese-Romana recherà alle contrade traversate: poi dei benefizî che ne verranno ai capitali impiegati per costruirla e porla in esercizio.

CAPO I.

UTILITA' ALLE CONTRADE TRAVERSATE.

2. I vantaggi che le Ferrovie procurano alle contrade da esse percorse, stanno precipuamente nella economia e rapidità dei trasporti; nel fornire a tutt'i proprietarî, commercianti, ed industrianti che le abitano, il mezzo di negoziare direttamente e senza intermezzo di altre persone nei mercati e nei luoghi di consumo; nella facilità dello smercio di ogni prodotto; e nel renderne commerciabili molti che non lo erano: e soprattutto, quando lunghi tratti di esse contrade, innanzi lo stabilimento ed apertura del ferroviario, sono prive affatto di strade rotabili.

3. Ora niuno ignora quanto è stentato e difficile il commercio fra Napoli, le Provincie Abbruzzesi, e la parte della Provincia di Molise che sarà percorsa dalla nostra Ferrovia; a cagione sì della cattiva condizione dell'unica strada rotabile esistente tra Napoli e gli Abruzzi, che va per alpestri monti, e sovente nello inverno resta affatto interrotta; e sì per non esistere strade di sorta tra Isernia e Cerro, tra Castel di Sangro e Villa S. Maria per la destra sponda del Sangro, e Villa S. Maria e Casoli; e sì ancora per la mancanza assoluta di vie fluviatili. Ond'è che dispendiosissimo ed incommodo è il viaggiarvi: e della più gran parte dei prodotti quasi non può trarsi altro profitto, che quello che porge il consumo nei luoghi stessi della pro-

duzione; per la qual cosa dovendosi la produzione regolare pressochè esclusivamente sul consumo locale, vi si mantiene assai limitata; e se vi soprabbondano i prodotti, sono costretti a ristaguare, o non possono esitarsi. Nè gran profitto può trarsi dal mare; perciocchè è difficile lo accedervi dalle contrade interne; ed in quanto al commercio con Napoli, dal littorale Abruzzese a Napoli, per la via di mare, evvi l'enorme giro di oltre 700 miglia di difficile navigazione.

Di qui è, che attualmente per terra il costo del trasporto delle merci è di circa *un grano al cantaio per ogni miglio di via*, facendosi con velocità inferiore a quella di circa 20 miglia al giorno; ed il costo del trasporto dei viaggiatori varia, a seconda delle classi (tenendo tutte presenti le spese effettive) da *grana 2 $^1/_2$ a grana 10 per miglio ad individuo*, colla velocità da 2 a 5 miglia all'ora; ossia in media, *grana 6 a persona per ogni miglio*, colla velocità di 3 $^1/_2$ miglia all'ora (*).

Ma il centro medio delle Provincie traversate dalla Ferrovia Abruzzese-Romana dista da Napoli per circa miglia 85.

Dunque il COSTO MEDIO DEI TRASPORTI DELLE MERCI CHE VENGONO IN NAPOLI è di duc. 0,85 a cantajo, coll'impiego di tempo medio di circa quattro giorni; e il COSTO DEL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI è di duc. 5,10 a persona coll'impiego di tempo medio di circa due giorni.

Or vediamo a che si ridurrà il costo ed il tempo di tali trasporti, quando sarà fatta la Ferrovia.

Per valide ragioni possiamo ritenere che le merci saranno trasportate al prezzo da' $^5/_{10}$ ai $^3/_{10}$ di grano a cantajo per ogni miglio; ossia alla media di $^4/_{10}$ ed anche meno se si voglia (**); e che i viaggiatori lo siano al prezzo da grana 3 sino a mezzo grano, secondo le diverse classi, che danno la media di grana 1 $^3/_5$ per miglio. E perciò per la distanza media di miglia 85; IL TRASPORTO DELLE MERCI, PORTATE IN NAPOLI, COSTERÀ DUCATI 0,34 A CANTAJO; ED IL TRASPORTO DI OGNI VIAGGIATORE DUC. 1,36; E COLL'IMPIEGO DI TEMPO MEDIO DI ORE QUATTRO.

Quindi, fatta la Ferrovia, oltre al notevole risparmio di tempo, che da quattro giorni per le merci e due giorni per i viaggiatori, si ridurranno a sole quattro ore, si avrà *sopra ogni cantajo di merci*

(*) Veggasi la Nota N. 7.
(**) Veggasi la Nota N. 8.

da trasportare, LA ECONOMIA DI DUCATI *0,51; e per ogni viaggiatore* LA ECONOMIA DI DUCATI *3,74*.

E di quì può calcolarsi il vantaggio totale che provverrà dalla Ferrovia alle contrade traversate pel solo fatto della economia dei trasporti.

Difatto risultando da accurate ricerche, fondate su dati statistici, che dalle Provincie, le quali saranno traversate dalla Ferrovia Abruzzese-Romana, ora debbono venire in Napoli in ogni anno di merci circa cantaja 3 500 000 (*); sul trasporto loro, si avrà una economia di . . . . D. 1 785 000

ed essendo la popolazione delle Provincie traversate di 3 000 000, potendosi ben ritenere essere attualmente pari ad un trentesimo di tal cifra il numero dei viaggi annuali, che ora si fanno per la detta distanza media di miglia 85, cioè pari a 100 000, si avrà sul trasporto dei viaggiatori una economia di D. 374 000

In uno TUTTA LA ECONOMIA SUI TRASPORTI ATTUALI D. 2 159 000

Ma la economia dei trasporti trae seco utilità anche più rilevanti.

4. In primo il potersi viaggiare al migliore mercato, e dalla classe meno agiata anche al bassissimo prezzo di un mezzo grano a miglio, percorrendosi in brevissimo tempo grande distanza con agiatezza, sarà cagione che le popolazioni agricole potranno trasportarsi dai luoghi più popolati ai meno popolosi; e potrannosi mettere a coltura vaste estensioni di terre, e bonificarne molte; e migliorare il sistema di coltura delle già coltivate. Così aumenterannosi grandemente i prodotti del suolo, e senza grave spesa: e si avrà quel moto e quella vita che tanto contribuiscono alla prosperità e ricchezza degli Stati.

5. In secondo luogo, darà modo di smerciare non solo gli attuali prodotti, ma ancora, e facilmente, tutti quelli che verranno ad accrescerli, per le terre che saranno bonificate, per le coltivazioni che saranno da nuovo intraprese o migliorate, e per le nuove industrie che si stabiliranno lungo le contrade traversate dalla Ferrovia. Difatto è l' attuale costo medio di trasporto che rende sommamente alto sui grandi mercati di consumazione il prezzo della più parte dei prodotti delle Provincie in discorso, in guisa che, con immenso svantaggio vi si presentano, e specialmente al gran consumo di Napoli, a

(*) Veggasi la Nota N. 9.

fronte di quelli che vi vengono dalle più vicine Provincie, o che pel mare hanno più economico mezzo di arrivarvi; ond'è che sono richiesti solo, quando ve n'è scarsezza altrove, o quando sono esauriti i prodotti delle altre Provincie: e con svantaggio assai più considerevole si presentano negli altri mercati d'Europa, comunque, la maggiore loro vicinanza, ed anche la migliore bontà per alcuni, dovesse farli preferire a quelli che vi arrivano da più lontane, ed anche da lontanissime regioni; e la qual cosa è, perchè questi hanno il vantaggio di più facili ed economici trasporti.

Ma non sarà lo stesso dopo costrutta la Ferrovia; perciocchè allora, per la notevolmente diminuita spesa dei trasporti, e per lo assai più breve tempo da impiegarvisi, i prodotti, specialmente delle Provincie Abruzzesi e di Molise, potranno concorrere con vantaggio in Napoli coi prodotti delle altre Provincie; ed anche potranno trovare, per la convenienza maggiore, più facile ed abbondante smercio ne' mercati stranieri.

Però non più costretti i prodotti di quelle Provincie a trovare il loro smercio nei luoghi stessi della produzione, od a ristagnare; ne verrà che quelle terre produrranno molto più che non fanno; vi si animerà la pastorizia, e la montanistica; nuove cave di pregevoli e ricchi materiali si apriranno: e nuove industrie si stabiliranno lungo la Ferrovia, specialmente là ove traversa luoghi per ciò opportunissimi, per esservi quantità grandi di acque motrici. Ond'è che senza tema di errare, può asserirsi, che aperta la Ferrovia Abruzzese-Romana, nelle Provincie che saranno da essa traversate, l'annua attual produzione può essere di molto aumentata fino quasi a duplicarsi; ma per non essere tacciati di esagerazione si ritenga pure che di tutte le contrade che traggono direttamente o indirettamente benefizio dalla Ferrovia, per quelle che sono lateralmente ad essa la produzione cresca di un quarto; per quelle che ne sono più discoste sia di un sesto; per quelle contrade finalmente che ne sono più lontane la produzione cresca di un ottavo. Presa la media di questi parziali annuali aumenti, si ha che sarà di un sesto l'accrescimento di produzione generale (*).

E poichè da deduzioni fondate sulla produzione degli altri paesi di Europa, e dal valore del suolo delle provincie in discorso, e del reddito che danno, e dal consumo dei generi che si fa pel sosten-

(*) Veggasi la Nota N.° 10.

tamento delle popolazioni, e per ciò che si esporta, si può calcolare senza tema di errore che la produzione annuale delle sette provincie che traggono vantaggio dalla Ferrovia ascenda per lo meno alla somma di circa 60 000 000 di ducati. Ne conseguita dunque che l'aumento immediato di produzione annuale che dovrà conseguirne, sarà rappresentato dalla somma di 10 milioni di ducati.

6. Quindi la Ferrovia Abruzzese-Romana produrrà indubitatamente alle contrade che saranno da essa traversate un

Utile annuale.

In economie sul costo dei trasporti di	D. 2 159 000
In aumento di prodotti	D. 10 000 000
Insieme	D. 12 159 000

Il di cui capitale corrispondente, non v'è chi non vede, a quale enorme cifra sale (*).

7. Da ciò che abbiamo detto emerge essere non solo conveniente, ma anche necessario che i proprietarî delle Provincie traversate dalla Ferrovia di che si tratta, sia di terreni, sia di ogni maniera d'industrie, incoraggino l'Impresa, e che con tutte le forze loro concorrano alle spese di sua costruzione ed esercizio.

Ed è conveniente, perchè pel solo fatto della sua costruzione ed esercizio, le loro proprietà cresceranno immensamente di valore; perchè il facile smercio dei prodotti spingerà a far crescere la produzione, e molti immegliamenti riceveranno. Ed è necessario perchè il commercio, e l'industria, ed ogni maniera di transazione, prendendo il loro corso e le loro abitudini per una via piuttosto che per un'altra, secondo che prima o di poi la trovano aperta; ove la Ferrovia Abruzzese-Romana non fosse fatta, ed a pari passo coll'altra delle Puglie, non solo gli Abruzzi e Molise non acquisterebbero i detti vantaggi, ma perderebbero molto: ed il commercio di transito tra il Tirreno e l'Adriatico si determinerebbe per altra via; e sarebbe quindi difficile a loro richiamarlo. D'altronde ove la costruzione della Ferrovia di che si tratta, andasse a pari passo con quella delle Puglie, niuno suo intrinseco vantaggio, già grande di per se stesso, ne sarebbe menomato; anzi farebbesi maggiore la sua importanza pel gran traffico dell'Occidente coll'Oriente per Alessandria d'Egitto, che, come è detto innanzi, tutto andrà a stabilirsi per l'Abruzzese-

(*) Veggasi la Nota N. 11.

Romana che starà come di congiungimento tra le vie di comunicazione dello stato Romano, e la Ferrovia Pugliese.

8. E tutti questi vantaggi che le strade ferrate offrono alle contrade che traversano; e che tanto più sono grandi, per quanto prima sanno procurarseli, sono cagione per cui tutti gli Stati con ardente gara si sono affrettati a costruirne, ed attualmente non meno di 17 000 miglia di esse ricoprono le contrade di Europa, di cui comparativamente la più gran parte si appartengono all'Inghilterra, alla Francia ed al Belgio: comunque questi paesi erano solcati già da innumerevoli vie terrestri e fluviatili, commode assai, e per le quali attivissimo già esercitavasi il commercio (*). Però chiaro risulta di quale alta importanza sia il non rimanere indietro in questa nuova attività commerciale: quanto sia importante ora che siamo ancora in tempo di far sostenere nei mercati esteri la supremazia dei prodotti delle Provincie in discorso, e di richiamare per esse il gran commercio di transito del Tirreno all'Adriatico e dell'Europa coll'Oriente.

Se più si trascurano questi vitali interessi, se si permetta che il commercio si stabilisca per altra via, dovremo rassegnarci a subire le tristissime conseguenze di una sempre dannosa indolenza.

CAPO II.

BENEFIZIO DE' CAPITALI IMPIEGATI

9. L'impiego de' capitali nella intrapresa di una strada ferrata ha innanzi tutto due precipui vantaggi:

1.° La proprietà reale, ch'è fornita dalle opere tutte che la compongono, e dal materiale destinato al suo esercizio, per cui si rendono non verificabili i rischi possibili a molte altre sorte d'impiego di capitali.

2.° La commerciabilità delle diverse messe, ovvero *azioni* che li rappresentano; la quale è pari a quella delle partite di rendita iscritta sul Gran Libro del Debito Pubblico; e ciò con un frutto assai maggiore di quello che queste danno.

10. È vero che qualche Ferrovia, per condizioni in tutto eccezionali, non dà sempre tale frutto; ma all'opposto è vero del pari, ed indubitato, che non v'è Ferrovia di lungo corso, come la nostra

(*) Veggasi la Nota N. 12.

Abruzzese-Romana, la quale non dia un frutto netto, che varia dal 6 al 10 per 100, e che per alcune di esse elevasi sino ad oltre il 15 per 100 (*). E di ciò fanno fede i pubblicati rendiconti delle strade ferrate di lungo corso bene stabilite e d'importanza, della Francia, del Belgio, della Germania e della Italia: li quali mostrano ancora, come tali utili si vanno da anno in anno aumentando in ragione del 10, del 20, ed anche del 30 per 100 *degl' introiti totali* (**). E pure quelli paesi, massimamente i due primi, hanno gran numero di altre strade rotabili di ogni natura, e sono solcati da moltitudini di canali e fiumi navigabili, che fanno formidabile concorrenza alle vie ferrate (***).

Per le quali cose la Ferrovia Abruzzese-Romana, non avendo tali concorrenze; riunendo Napoli a Roma, il Tirreno all'Adriatico per la linea più breve, e ne' punti più importanti; l'Italia Meridionale alla Settentrionale per la centrale Italiana, e per le Marche; passando per sette Provincie del Regno, le più ubertose e popolate; ed avendo colle sue traverse per Teramo, Popoli e Sansevero uno sviluppo di circa 305 miglia; è indubitato che dovrà dare, pe'capitali impiegati, un benefizio, ossia utile netto, di oltre il 10 per 100.

11. Ma non ci staremo a tali generali induzioni; perciocchè siam certi che ponendo mano a rigorosi calcoli, avremo rigorosamente dimostrato, che l'utile netto della nostra Strada sarà superiore al 10 per 100. E per procedere a ragion veduta, gli istituiremo, *senza tener conto delle traverse; perciocchè, soltanto per la Ferrovia principale Abruzzese-Romana abbiamo più particolarmente fatti i nostri studi:* e per soprabbondare in cautela, terremo conto del *solo commercio interno; trascurando tutt' i viaggiatori che ad essa verranno dall'estero*, o che per essa si porteranno dalle Provincie del Regno alle Marche ed alla Campagna Romana, ove hanno frequenti transazioni commerciali; e viceversa: e non terremo conto del gran commercio di transito, che, come innanzi è detto, per essa si stabilirà dal Tirreno all'Adriatico, e dall'Europa coll'Oriente.

E poichè l'introito di una strada ferrata nasce dai trasporti per essa; e questi sono di viaggiatori, e di merci; prima l'introito provveniente da'viaggiatori calcoleremo; e poi quello provveniente dalle merci.

(*) Veggasi la Nota N. 13.
(**) Veggansi le Note N. 13 e N. 16.
(***) Veggasi la Nota N. 12.

Introito pei Viaggiatori.

12. L'introito de' viaggiatori dipende da tre elementi:

1.° Dal numero de' viaggi.

2.° Dalla distribuzione loro secondo le diverse classi.

3.° Dal prezzo che per ogni miglio si paga.

13. In quanto al

Numero de' viaggi li stabiliremo assumendo a fondamento, ciò che avviene sulla Regia Strada Ferrata di Capua e Nola, locchè pur deve portare di necessità a risultamenti al di sotto del vero; perciocchè, rispetto alla nostra Ferrovia, quella di Capua e Nola si trova in condizioni assai meno favorevoli sotto ogni rapporto: e massimamente perchè

1.° la Ferrovia di Capua e Nola, essendo sviluppata per una curva, di cui le commode strade rotabili esistenti sono corde a partire da Napoli, non offre tutta quella economia di tempo e di spese che deve fare preferire il viaggiare per una Strada Ferrata, anzichè per una a brecciame.

2.° Perchè è generalmente risaputo che quanto più lunghe sono le strade ferrate, tanto più raccolgono popolazioni delle più lontane contrade, che trovano convenienza ad approfittarne.

3.° Perchè l'Abruzzese-Romana s'internerà nel centro della Città di Napoli, laddove l'altra mette capo al di là del Carmine;

4.° Perchè l'Abruzzese-Romana percorrerà per lunghi tratti contrade prive affatto di strade, o che non ne hanno al suo andamento parallele, e metterà in comunicazione tra loro le principali esistenti; laddove quella di Capua ha strade a brecciame, che le fanno dappertutto notevole concorrenza.

Ora dalle statistiche della Regia Strada Ferrata di Capua e Nola, la quale sulla linea di 30 miglia ha una popolazione di 500 000 abitanti, compresi quelli della Capitale, risulta che essa dà in un anno viaggi 1 332 000 per la lunghezza media della strada.

Dunque, come è detto innanzi, sulle stazioni del ramo Abruzzese che termina al Tronto, alla distanza di miglia 170 da Napoli, potendovi accedere, senza contare gli abitanti di Napoli, una popolazione

di 1 480 000 abitanti, darà in un'anno viaggi . . N. 3 942 720
per la lunghezza media di . . . . Mig. 85

che sono equivalenti a tanti *trasporti di un viaggiatore ad un miglio di distanza,* per quanto è il prodotto de' precedenti numeri, cioè a . . . . N. 335 131 200

ed il ramo Romano, che stendendosi a Ceprano distante miglia 85 da Napoli, serve, come è detto innanzi a 348 000 abitanti (non compresivi quelli del tronco comune considerati innanzi)
darà in un anno viaggi. . . . . N. 927 072
per la distanza media di . . . . Mig. 42 $^1/_2$

Che sono equivalenti a tanti *trasporti di un viaggiatore ad un miglio di distanza*, per quanto è il prodotto di questi numeri, cioè . . . . N. 39 400 560

E però insieme, la Ferrovia Abruzzese-Romana darà in un anno, pel solo traffico del Regno.
Trasporti di un viaggiatore ad un miglio di distanza. N. 374 531 760

14. In quanto alla

distribuzione de' viaggiatori ne' legni di diverse classi,

abbiamo assunto doversi ripartire in quattro classi, come già ha potuto rilevarsi dal calcolo del costo preventivo de' diversi legni da trasporto; perciocchè è nostra mente, che anche la classe più povera degli abitanti del Regno debba profittarne; e che non solo i ricchi e gli agiati debbano commodamente andare per essa, ma ancora i meno agiati. Però i viaggiatori delle tre prime classi anderanno tutti seduti; e quelli della quarta soltanto in piedi.

Avuto riguardo a tali cose; ed a ciò che avviene su le Strade Ferrate che possono più alla nostra paragonarsi (*), abbiamo così ripartita la totalità de' viaggiatori; cioè.

$^1/_{20}$ alla 1. Classe
$^5/_{20}$ alla 2. »
$^8/_{20}$ alla 3. »
$^6/_{20}$ alla 4. »

(*) Veggasi la Nota N. 14.

Quindi il numero de' trasporti ad un miglio di distanza, cui si è trovato equivalere tutt'i viaggi che avranno luogo per la Ferrovia Abruzzese-Romana, senza contare il traffico coll'estero e quello di transito, risulta come appresso ripartito.

Alla 1. Classe — N. 18 726 588
Alla 2. » — N. 93 632 940
Alla 3. » — N. 149 812 704
Alla 4. » — N. 112 359 524

15. In quanto al prezzo pel trasporto di un viaggiatore a ciascun miglio di distanza assumiamo

per la 1. Classe . . . . D. 0,03
per la 2. » . . . . » 0,02
per la 3. » . . . . » 0,01
per la 4. » . . . . » 0,00,5

Perchè, ove così si stabiliscano di fatto, tutti possono profittare della Ferrovia, non esclusi i giornalieri di campagna ed i più poveri; ed ove nel fatto si stabilissero più alti, cioè stando a rigore alla tariffa di concessione, li benefizî, anche per questa parte, risulterebbero maggiori della presente previsione.

15. Stabiliti i precedenti elementi l'introito annuale della Ferrovia Abruzzese-Romana, in quanto ai viaggiatori, risulta, come da seguente specchietto

CLASSI	TRASPORTI DI UN VIAGGIATORE ad un miglio	PREZZO in Grana	IMPORTO in Ducati
1. Classe	18 726 588	3	561 798
2. »	93 632 940	2	1 872 658
3. »	149 812 704	1	1 498 127
4. »	112 359 528	0,5	561 597
	Sommano . . . . . . D.		4,494,180

Introito per le Merci

16. L'introito che può provvenire dal trasporto delle merci, deriva dal peso loro nella distanza sulla quale sono trasportate, e dal prezzo del trasporto di ciascun cantaio portato ad un miglio di distanza.

17. In quanto al peso, abbiamo già detto, risultare da accurate ricerche, fondate su dati statistici, che dalle Provincie le quali saranno traversate dalla Ferrovia Abruzzese-Romana, debbono venire in Napoli di merci per lo meno cantaia 3 500 000 (*); e sebbene per la economia de' trasporti diminuendo il prezzo delle merci da consumo, debbe crescerne il consumo, e quindi esserne più abbondante l'arrivo in Napoli; pure riterremo che il detto peso non sia per nulla aumentato dopo l'apertura della Ferrovia. Ed avendo riguardo alle estensioni territoriali, ed ai loro prodotti come vengono ripartiti: li riterremo per la linea da Napoli al Tronto in tre milioni, e pel ramo Romano da Ailano a Ceprano in cinquecentomila cantaia.

Ora da Napoli al Tronto essendo miglia 170, ove li tre milioni di cantaia di merci, si supponessero uniformemente ripartite, dovranno trasportarsi per la distanza media di miglia 85; e da Ailano a Ceprano essendo la lunghezza di miglia 35; pure quì, supponendo che tutte le merci fossero distribuite uniformemento lungo la linea, si avrà una distanza media di miglia 17 $^1/_2$; e quindi aggiuntevi le miglia 50, che sono da Ailano a Napoli, risulta la distanza di trasporto delle merci provvenienti dal solo ramo Romano a Napoli, di miglia 67 $^1/_2$.

E nel così assumere le distanze de' trasporti, ci siamo posti al di sotto del vero; perciocchè le merci non sono uniformemente distribuite lungo la linea; ma ne vengono più dai luoghi più lontani che non dai più vicini.

(*) Veggasi la Nota N 9.

Quindi si è stabilito.

Pel ramo Abruzzese. . . . . Cant. 3 000 000
trasportate per la distanza di. . . . . Mig. 85
che equivalgono a tanti *trasporti di un cantaio trasportato ad un miglio di distanza* per qnanto è il prodotto dei sopradetti numeri, cioè . . . . . . Num. 255 000 000

E pel ramo Romano, escluso il tratto comune . . . . . . Cant. 500 000
trasportate per la distanza, di . Mig. 65 $^{1}/_{2}$
che equivalgono a *trasporti di un cantaio ad un miglio di distanza* . . . . Num. 33 750 000

(*) . . . . . Che sono insieme . . . . Num. 288 750 000

18. In quanto al prezzo del trasporto di un cantaio per un miglio di strada, assumiamo quello di duc. 0, 004; comunque questo prezzo sia assai inferiore al limite massimo stabilito dalla Concessione, e ciò per fine di assumere sempre dati che tornano a disfavore del nostro assunto: com' è pure da considerare che nel detto peso di merci in generale, andandovi compreso anche quello del bestiame grosso e minuto, il di cui trasporto si esegue a prezzo maggiore, anche per questo saremo al di sotto del vero.

19. Quindi da tali dati stabiliti, l' introito annuale della Ferrovia Abruzzese-Romana, senza contare quello delle traverse; in quanto alle merci risulta.

Trasporti di un cantaio ad un miglio	N.	288 750 000
Prezzo	D.	0,004
Introito	D.	1 155 000

Introito totale netto.

20. Dal detto nei due paragrafi precedenti risulta che l'introito lordo totale della Ferrovia Abruzzese-Romana sarà, tenendo conto *del solo commercio interno*,

Per viaggiatori di	D.	4 494 380
Per merci di	D.	1 155 000
Insieme	D.	5 649 380

(*) Veggasi la Nota N. 15.

Od in numero rotondo. . . . . D. 5 650 000

Dalla quale somma dedotto per spese di esercizio, di amministrazione, per fondo di riserva, e di ammortizzamento il 55 per °/o (*) che è pari a . . . . D. 3 107 500

Si avrà il PRODOTTO NETTO di. . . . D. 2 542 500

Che rapportati alla spesa presuntiva di costruzione in D. 17 000 000, DARANNO, TRASCURANDO LE FRAZIONI, L'UTILE NETTO DEL 15 PER 100 (**).

21. È da osservare che tale utile si accresce a dismisura, sul riflesso che il capitale di ducati 17 000 000 non sarà tutto versato dalla società, ma vi figureranno in parte le somme che perverranno dalla sovvenzione accordata dal Real Governo. Di tal che il prodotto netto di ducati 2 542 500 dovrà dividersi ad una somma minore di quella della spesa presunta, ed in proporzione quindi si eleverà la ragione dei benefizî.

22. Questo è l'utile netto che si otterrà dalla sola Ferrovia Abruzzese-Romana. E non molto inferiore, dovrebbe essere quello delle tre traverse di Teramo, Popoli e Sansevero: anzi l'esercizio di queste farà crescere anche più l'utile netto di quella. E basta qui riportare un sol fatto notevolissimo.

È noto che in autunno tutte le pecore emigrano dagli Abruzzi nelle Puglie; e che viceversa fanno ritorno nei monti degli Abruzzi e di Molise, dopo la fine di maggio: ed è noto del pari, che tali pecore sorpassano un milione in numero.

È da sapere intanto che tutti i tratturi per ove viaggiano le pecore, prendendo origini nei luoghi montuosi vengono a sboccare in Sansevero; e passano uno per Teramo, altro per Chieti, altro per le vicinanze di Castel di Sangro, ed altro anche per S. Angelo del Pesco.

Quindi è da presumersi che tutte esse pecore si faranno viaggiare per la Ferrovia e sue traverse; perciocchè grande sarà il vantaggio e la economia che ne verrà ai proprietari di esse. In conseguenza la cifra degli utili netti riceverà altro incremento.

23. E pure, comunque, anche senza questo, il risultamento ottenuto potesse sembrare esagerato, non può come tale riguardarsi; ma in vece debbe ritenersi come al di sotto del vero.

(*) Veggasi la Nota N. 16.
(**) Veggasi la Nota N. 17.

1.° Perchè non si è tenuto conto che dei viaggi provvenienti da una parte soltanto dei tre milioni di abitanti delle Provincie che saranno traversate dalla Ferrovia; mentre tutti dovevano mettersi a calcolo, perchè tutti dovranno di necessità avvalersene, per non esservi altra strada che possa fare concorrenza alla nostra.

2.° Perchè si è fatto astrazione dal commercio che le rimanenti Provincie del Regno fanno colle suddette; ed il quale è già considerevole colle Puglie ed i due Principati.

3.° Perchè non si è messo a calcolo il traffico che dalla Italia meridionale si fa colla settentrionale, e viceversa: e quello tra Napoli e Roma.

4.° Perchè non si è tenuto conto di tutto il commercio di transito che verrà a farsi sulla Ferrovia Abruzzese-Romana, specialmente dal Tirreno all'Adriatico, la quale traversata potrà farsi in quattro ore soltanto.

5.° Finalmente perchè non si è tenuto in considerazione ciò che avverrà quando, colla Ferrovia Abruzzese-Romana si troverà compiuta la Pugliese, che faranno l'una seguito all'altra, e che comporranno insieme una sola e grande Ferrovia. Allora diventata Brindisi scalo del Commercio dell'Egitto e dell'Asia coll'Europa; tutto questo gran Commercio dovrà di necessità esercitarsi sulle due Ferrovie che riuniranno Brindisi a Napoli, e Napoli a Bologna, che è centro delle più dirette comunicazioni colla Svizzera, la Germania, la Francia ed il Belgio; onde oggi in poche ore si passa alla lontana Inghilterra (*).

24. Se dunque è conveniente e necessario ai proprietari delle contrade traversate dalla Ferrovia Abruzzese-Romana il prender parte alle spese di sua costruzione; del pari converrà ad ogni capitalista il collocarvi i suoi capitali; mentre oltre al rimborso dei collocativi, ed all'interesse del 5 per 100 sino al compimento della sua costruzione, si troverà in appresso acquistato un usufrutto della durata di anni 80, che renderà oltre il 15 per 100, come sopra è dimostrato; ma se pur volesse diffidarsene dovrà indubitatamente ritenersi che renderà certo il 10 per 100; e ciò oltre alla parte aliquota del valore di tutto il materiale mobile, che si troverà al termine della concessione, e che dovrà pagarsi dal Real Governo.

(*) Veggasi la Nota N. 6.

Digitized by Google

PARTE TERZA

COME MANDARE AD EFFETTO L'IMPRESA.

1. Dal detto innanzi risulta, che per mandare ad effetto la Ferrovia Abruzzese-Romana, in un *modo solido e durevole*, e così che *soddisfi pienamente* agli oneri imposti dal Real Governo, vi vorranno ducati 17 000 000; e che questi daranno un utile netto del 15 per 100 all'anno.

Quindi ottimo sarà l'impiego dei Capitali: e la difficoltà potrà stare solo nella possibilità di riunire i diciassette milioni necessarî per mandare a compimento l'Impresa, ed in un modo veramente solido e durevole, e secondo gli obblighi assunti.

2. Ma non debb'essere da sgomentare per questo; perciocchè a termini dell'art. 5.° del contratto di Concessione, tutta la linea delle miglia 205 debbe compiersi in anni otto: e però non solo i diciassette milioni non debbono raccogliersi in sulle prime; ma opportunamente condotta l'Opera, e come suol farsi presso le nazioni le più illuminate, e che sogliono procedere colla migliore economia, può aversi tal frutto dai primi capitali impiegati, che capitalizzando quelli che oltrepassano il 5 per cento durante la esecuzione dell'opera, fino al suo totale compimento, e capitalizzando ancora la sovvenzione che per cinquant'anni si ha dal Real Governo, si possa avere assai ridotta la somma effettiva da collocare; ed anche più quello che dicesi Capitale di Prima Messa. E per ciò ottenere è chiaro che bisognerebbe così regolare le cose, da aversi nel minor tempo possibile, la più grande lunghezza di strada fatta, da darsi alla circolazione, colla minima spesa; e così che attiri a se il più gran traffico.

Ed ecco, come queste cose potrebbero ottimamente e facilmente conseguirsi.

3. È indubitato, che quando si avesse una linea di Ferrovia, che a cominciare da Napoli, da un lato si stendesse sino ad Isernia, e dall'altro sino a S. Germano, già grande traffico dovrebbe a se chiamare. Perciocchè questa linea passando per Amoroso, e da un lato terminandosi ad Isernia, già si troverebbe allo sbocco del commercio di Molise e degli Abruzzi; e passando per Piedimonte e terminandosi a S. Germano, per ove passa la strada di Sora, e quella di Ce-

prano, prenderebbe il traffico tutto di mezza Provincia di Terra di Lavoro ed anche parte dall' estero.

Questo tratto di strada, che ha lo sviluppo di miglia 85, presenta minori difficoltà di esecuzioni, abbisogna comparativamente di opere di arte meno dispendiose; e potendosi stendere con pendenze dolcissime, richiede ancora macchine meno potenti. Quindi mentre per la sua costruzione abbisogna, comparativamente al rimanente della intera Ferrovia, una spesa minore, presentar deve un introito maggiore, e già una sovvenzione annuale di duc. 63750. E la spesa in sulle prime per aprirsi al traffico, può molto limitarsi.

4. Vi sono alcune opere componenti una Ferrovia, alle quali si può dare in sulle prime un carattere di provvisorietà; alcune altre che possono farsi, anche dopo aperta al traffico. Non sempre è necessario fornirla fin dal principio di tutto il materiale mobile, e di tutto il machinario, che può credersi necessario per quando è in pieno esercizio, e per quando forma parte di una più estesa linea. E così si è praticato in molti stati della Germania, così nell'America, così anche nella più famosa strada Austriaca, in quella del Sommering. Poichè adunque il Real Governo accorda anni otto per compiere la Ferrovia Abruzzese-Romana, ed altri anni due per le differenti diramazioni, di cui fa parte quella per Ceprano:

1.° Potrebbero incominciarsi i lavori da Capodichino, riserbandosi poi ad internare la strada sino alla Stella, e Largo delle Pigne:

2.° Potrebbero farsi in sulle prime parte soltanto degli edifizî per le stazioni di prima classe; e per quelle di seconda e terza classe potrebbero farsi delle baracche provvisorie:

3.° Potrebbero costruirsi i muri di sostegno, solo nei luoghi più indispensabili; mentre alcune terre, per alcun tempo, fintantocchè l'azione atmosferica e meteorologica non ha il pieno effetto, si tengono salde senza uopo di rivestimenti:

4.° Può cominciarsi per stabilire un solo binario, con non tutti i multipli, il di cui bisogno và crescendo, col crescere del traffico.

5.° Basta in sulle prime fornire per metà il materiale mobile; e pel tratto di che è discorso, possono essere le macchine di minor prezzo.

Quindi, come risulta dal medesimo preventivo della spesa riportato nel Capo III della Prima Parte, il *Costo primiero* per apri-

re (nel modo anzidetto) la strada al traffico, da Napoli a S. Germano a sinistra, e ad Isernia a destra, resta così ridotto

Per la Strada Ferrata e suo materiale fisso	D. 3 740 000
Per materiale mobile	D. 442 000
Per altre spese, come innanzi	D. 714 000
Costo totale per miglia 85, costrutte nel modo anzidetto	D. 4 896 000

Che sono ducati 57600 per ogni miglio.

5. Che se potesse ottenersi provvisoriamente un passaggio delle macchine e treni della nostra Ferrovia, per su la Regia Strada ferrata da Napoli a S. Maria; allora potrebbonsi incominciare i lavori da quivi; ed a volere, come sopra, farla sino a S. Germano da un lato, e sino ad Isernia dall'altro, in tal caso sarebbero miglia 72 di strada da fare ed avrebbonsi li medesimi vantaggi. Anzi la compagnia avrebbe il tempo, da ponderare se fia meglio fare la grande Stazione in Napoli tra la Stella e la Grande Strada di S. Teresa; o se farla invece verso la marina, sostituendo la linea per Barra, Afragola, Cardito, Caivano e Marcianise; all'altra per Frattamaggiore, ed Arta e Succivo per le vicinanze di Aversa alla stessa Marcianise. Come è indicato al N.° 2 della Prima Parte.

Quando la Ferrovia potesse cominciarsi da S. Maria; eccone la spesa per farsi nel modo anzidetto, da quivi a S. Germano ed Isernia.

Per la Strada ferrata e suo materiale fisso	D. 3 513 600
Per materiale mobile	D. 374 400
Per altre spese, come innanzi	D. 604 800
Costo totale per miglia 72, circa, costrutte nel modo anzidetto	D. 4 492 800

Che sono duc. 62 400 per ogni miglio. Somma maggiore della precedente, perchè il tratto di circa miglia 13 da Capodichino a S. Maria è di minore spesa per ciò che si riferisce alla struttura della strada e suo materiale fisso; che non è al paragone per tutte le rimanenti miglia 72, per compiere le miglia 85, come nel caso precedente in cui s' incomincerebbe da Capodichino anzi che da S. Maria.

6. Dopo viene indubitata l'utilità somma di prolungare la linea sino al confine presso Ceprano da un lato, e sino a Pescara dall'altro: e ciò converrebbe farsi in eguale guisa. Il prolungamento sino a Ceprano prenderebbe il traffico di Roma; il prolungamento sino a Pescara aprirebbe quello delle Marche, ed il transito tra il Tir-

reno e l'Adriatico, e porterebbe la Ferrovia pel cuore degli Abruzzi, e per la regione montuosa settentrionale di Molise. E con tali prolungamenti di lunghezza insieme di miglia 83, avrebbesi la nuova sovvenzione di altri ducati 62250; che colla precedente ne farebbero una di ducati 126 000 annui.

Il costo di tutte queste miglia 83 di prolungamento, come deducesi da quanto è detto al Capo III della Prima Parte, sarebbe:

Per la Strada Ferrata e suo materiale fisso	D.	4 644 680
Per materiale mobile	D.	506 300
Per altre spese	D.	683 920
Costo totale pel prolungamento di altre miglia 83 pure costrutte nel modo anzidetto	D.	5 834 900

Che sono ducati 70 300 per miglio.

7. Portata a tal punto la Ferrovia, colla spesa totale di 10 730 900 ove si cominciasse da Capodichino; o di 9 388 800, ove cominciassesi in vece da S.ª Maria; sarà poi facile compirla secondo il preventivo totale, che la vuole *solidissima, durevole, in pieno ed attivissimo esercizio*, e secondo gli assunti obblighi: e sarà allora che s'internerà nel centro della Città di Napoli, e che si prolungherà sino al Tronto.

E si fà manifesto che per mandarsi innanzi l'impresa e nel miglior modo, basterà in sulle prime

un Capitale di *prima messa* non maggiore di	D.	4 896 000
ed un capitale di *seconda messa* di	D.	5 834 900

E basteranno ad aprire al traffico la più parte della Ferrovia, la parte più utile, ed averne utile tanto, che capitalizzando la sovvenzione del Real Governo, e tutti quei frutti che oltrepassano il 5 per cento sui capitali versati, possa con poco altro di nuovo capitale, compiersi, così da stare alla fine degli anni otto, ai termini della Concessione.

È chiaro poi, che compita la Ferrovia Abruzzese-Romana, che da Napoli per Piedimonte si distende da sinistra a Ceprano, e da destra al Tronto, non si troveranno difficoltà a riunire gli altri capitali, per fare le traverse per Popoli, Teramo, e S. Severo, sia dalla medesima Compagnia, o da altre.

Gl' Ingegneri
VINCENZO ANT. ROSSI.
GIUSTINO FIOCCA.

Nota N.° 1.

Lettera colla quale fu inviata dagl' Ingegneri Direttori la loro relazione innanzi riportata.

AL SIGNORE

BARONE PANFILO DE RISEIS

CONCESSIONARIO

DELLA FERROVIA ABRUZZESE-ROMANA

Ai termini dell'atto privato relativo alla Ferrovia Abruzzese-Romana, da valere come atto pubblico, tra noi passato, due serie di lavori avevamo l' obbligo di fare, cioè:

1.° Mentre Ella avrebbe proseguite le pratiche presso il Real Governo, per ottenere in concessione tale Ferrovia. » Dovevamo fare » una perlustrazione generale di tutta la linea, studiando accurata- » mente tutt' i punti più difficili, per decidere se la detta strada po- » tesse percorrere l'andamento ideato nella memoria » da noi scritta nell'agosto del 1853, e pubblicata per le stampe, ed in conformità della linea da noi tracciata sulla piccola carta di Zannone.

2.° Ottenuta da Lei la Concessione « Dovevamo fare più accu- » rati studî, e quindi formare un quadro sommario dell'opera, con » tutte le regolari distinzioni, indicando puranco gli utili presuntivi » della strada «.

Fatta la prima serie di lavori, le ne rassegnammo i risultamenti, colla nostra Relazione degli 11 ottobre 1853. E tra l' altro le rendevamo noto, essere nel tratto culminante, adottabile il primo de' due andamenti indicati nella Memoria, ed anche preferibile a qualunque altro.

Ottenuta la promessa di Concessione, non mancammo d' intraprendere la seconda serie di lavori, ed essi le servivano di base alle diverse trattative intervenute nelle conferenze avute cogli Agenti del Real Governo, alle quali spesso eravamo da Lei chiamati ad intervenire. Però ora ch'Ella ha già stipulato il contratto di deffinitiva concessione, crediamo bene esporre in una seconda Relazione i risultati di tale seconda serie di lavori, importantissimi quanto i primi; ed è questa che abbiamo l'onore d'indirizzarle, onde possa avere quei risultamenti tutti insieme ordinatamente raccolti e ragionatamente dimostrati. E l'abbiamo divisa in tre Parti; riferibile la prima al quadro sommario dell'opera, ed alle regolari distinzioni nelle sue parti componenti; la seconda ai suoi utili presuntivi; la terza relativa al modo come mandare ad effetto la impresa.

E poichè ciò che si riferisce ad una strada ferrata, sta precipuamente nel suo andamento, nelle stazioni che può avere, ne' principali lavori che la costituiscono, e nel macchinario che debbe accompagnarla; e gli utili che essa rende, possono o consistere nei vantaggi che ne provvengono alle contrade che traversa, od al frutto de' capitali impiegati a costruirla ed a metterla in esercizio; e questi dipendono dal costo dell'opera; così nella Prima Parte della presente Relazione diciamo dell'andamento, della importanza, e del costo della Ferrovia Abruzzese-Romana; nella Seconda Parte della sua utilità, tanto rispetto alle contrade traversate, quanto rispetto ai Capitali impiegati. E nella Terza come mandare ad effetto la impresa. E poichè la importanza, ed utilità di una Ferrovia, deriva non dal suo andamento, e dal suo costo soltanto, ma anche più dalle popolazioni che mette in movimento, dallo stato attuale delle contrade traversate, e dallo stato cui possono trovarsi in ordine alle industrie ed ai commerci; cose che nei calcoli di previsione potrebbero aversi come esagerate, così abbiamo corredata la presente Relazione di Note che commentano, sviluppano, e giustificano le cose dette.

E così veniamo a soddisfare completamente alle due serie di lavori per noi assunti, ai termini dell'atto privato sopramenzionato.

Napoli 20 giugno 1855.

VINCENZO ANT. ROSSI
GIUSTINO FIOCCA.

Nota N.° 2.

Prima Relazione degl' Ingegneri Direttori Vincenzo Antonio Rossi, e Giustino Fiocca, relativa agli studi preliminari da essi fatti, della quale si fà menzione nella lettera precedente; e diretta al Signor Barone De Riseis con data degli 11 novembre 1854.

Signor Barone

È nostro debito renderle note le conclusioni ch' emergono dalla recente perlustrazione da noi fatta, ed anche dai più accurati studi delle località le più difficili; col fine di essere meglio convinti che la Ferrovia Abruzzese, da Lei proposta, e da noi progettata, può senza gravissime Opere essere mandata ad effetto, seguendo l'andamento espresso nella Memoria già pubblicata per le stampe nell' Agosto ultimo. Cose ch' Ella desiderava avessimo fatte, come un primo preliminare ai piani d' arte che dovranno a suo tempo essere presentati al Real Governo. E colla presente relazione adempiamo appunto al debito nostro. E per meglio mostrare la natura di esse conchiusioni, esporremo brevemente quelle considerazioni, che ad esse ci hanno condotte; e più particolarmente quelle, che alle più difficili località si riferiscono.

In tutto l' andamento prescelto, tre sono in vero le località che offrono più gravi difficoltà. L' una nel tratto culminante: le altre due nel tratto in discesa.

Dicemmo che ufficio del tratto culminante è precipuamente quello di unire i due versanti degli Appennini, e che non possono altrimenti congiungersi che per un Sotterraneo, che aprisse un varco tra la Valle superiore del Volturno, e l'altra pur superiore del Sangro.

Ma ci riserbammo decidere dopo più accurati studii, se sarebbe preferibile salire per la Valle del Rio, e forare la Montagna tra la Spina ed il Colle della Guardia; oppure, senza entrare in essa Valle del Rio, con più lungo ed ardito traforo, passare addirittura da quella del Volturno nell' altra del Sangro.

Quindi è che in questa località dovevamo innanzi tutto fermarci; e non solo per una semplice perlustrazione; sibbene ancora per discendere a più accurati studî, accompagnandoli col necessario corredo di opportune livellazioni.

E fatti gli studî conchiudemmo, doversi rigettare la idea del se-

condo andamento del traforo; comunque, stando alla semplice ispezione della carta, potesse sembrare questo il più ragionevole. Per quivi il sotterraneo riuscirebbe soverchiamente lungo, ed in oltre andrebbe a congiungere la Valle del Volturno con la opposta del Sangro in luogo di troppo alto livello, e sì rispetto al mare, come rispetto al luogo, ove dalla parte del Volturno, dovrebbe avere origine il traforo. Così che, oltre alla soverchia lunghezza del sotterraneo, si avrebbero questi altri inconvenienti: cioè 1.° dovrebbe farsi soverchiamente acclive; la qual cosa è riprovevole, a meno che quasi assoluta necessità non costringesse a così fare: 2.° dovrebbe essere troppo alto il punto culminante di tutta la linea; onde poi risulterebbero troppo forzate le salite dal Tirreno all'Appennino, e troppo rapide le discese da quivi all'Adriatico; od in vece troppo lunghi i due sviluppi; se pure fosse possibile convenientemente allungarli; la qual cosa non pare.

Restava quindi a determinare il luogo più opportuno per forare il monte, seguendo l'altro accennato andamento; cioè salendo per la Valle del Rio: il quale partendo da Rionero, influisce nel Volturno.

Da settentrione a mezzogiorno, corre gran concerie di alti monti, dalle falde orientali dei quali prendono origine il Volturno ed il Sangro, che più si avvicinano, ove il primo volta a mezzogiorno sotto Castellone e l'altro a settentrione sotto Scontrone. Il primo di livello assai più basso del secondo è separato da questo per un gruppo di que'monti, che si avanza verso levante, e nel quale, a guisa di cratere, s'interna da settentrione il Pantano di Montenero Valcocchiara, per ove cammina lentissima la Zittola, che si scarica nel Sangro presso Casteldisangro: e la quale avendo pendenza assai più dolce che il Sangro non ha tra Casteldisangro e Scontrone, fa manifesto, che il piano di Montenero Valcocchiara debb'essere molto meno elevato sul Volturno, che non è la pianura che da sotto Scontrone si prolunga verso Alfidena. Dall'altra parte, verso oriente, esso gruppo di monti è limitato dal Rio che prendendo origine presso Rionero, e camminando da settentrione a mezzogiorno quasi parallelo alla Zittola, si scarica con rapido corso nel Volturno. Per tal modo la Valle del Rio non è grandemente distante dal piano di Motenero. Però quivi, tra la Valle del Rio ed il piano di Montenero Valcocchiara, dovevamo prescegliere il luogo ove forare il monte, per passare dalla Valle del Volturno nell'altra del Sangro. Ed avendo in considerazione di quanta

importanza è la economia, ponevamo innanzi tutto mente, a trovare il luogo ove più angusto è il monte interposto; dovendo quivi risultare più breve il sotterraneo. E dopo opportune indagini, trovammo la stretta appunto là, ove la Spina si parte dal Monte Corvale, nel luogo soprastante al villaggio di S. Giovanni, pertinente al Comune di Cerro, posto appunto sulla più ampia parte della Valle del Rio.

Fatte le dovute operazioni, trovammo la base della falda del Monte, verso Montenero di pal. 5200; di pal. 3600 la sua ampiezza alla cima, e di pal. 990 la sua base verso il Rio, e valutata al livello medesimo di quella della opposta falda; cosicchè il traforo potrebbe quivi aver anche una lunghezza di soli pal. 8000.

Ma in tal caso l'ingresso nel sotterraneo, dalla parte del Rio si troverebbe all'altezza nientemeno che di pal. 1030 sul villaggio di S. Giovanni, che già è alto sul fondo del Rio; onde anche quando quell'altezza si volesse ridurre di palmi 100, facendo in salita il sotterraneo dal suo ingresso alla sua uscita nel piano di Montenero; quella economia che si avrebbe per un più breve traforo, sarebbe in più doppî perduta per altra indispensabile opera, se non di più difficile esecuzione, certo di più dispendiosa, per doversi quivi fare un Viadotto di assai grandi dimensioni.

Di fatti tutto intero il tratto in salita della Ferrovia, dovendo procedere per la sinistra del Volturno, sì per meglio prestarsi il terreno da questa parte pel suo sviluppo, come per accostarsi il più che sia ad Amoroso, Piedimonte ed Isernia, che sono importantissime località, dovrà essa passare nel tratto culminante anche pel lato sinistro della Vallata del Rio; e quindi non potrebbe entrare nel traforo che starà sulla destra, che dopo traversata la Valle con un viadotto. Il quale, e per essere al luogo di S. Giovanni la Valle assai larga, e per le cose anzidette, si vede di quanta grandissima elevazione e lunghezza dovrebbe essere, e però di quale grande e sconvenevole spesa.

Sembrerebbe a prima vista che potesse evitarsi tanto dispendio non percorrendo la valle del Rio per la sua sinistra, ma salendo per la destra. E tal pensiero in vero fu anche il nostro.

Sotto Colli il Volturno passa per una stretta tra Colli stesso, messa in cima ad alta rupe, e la opposta sporgenza del monte di Scapoli. Pensavamo dunque quivi poter passare il Volturno, e percorrendo la falda settentrionale del monte di Scapoli passare pel piano

della Rocchetta, e quindi volgendo a destra sotto Castellone entrare pel di sopra di Cerro pel lato destro della valle del Rio. Ma importanti considerazioni ci han fatto conchiudere non potersi ciò fare.

Se la Ferrovia potesse mantenersi bassa presso Colli, un ponte quivi potrebbe non essere di grave spesa; ma poichè il piano di Montenero, ove debb'essere il punto culminante della strada è molto elevato su Colli, non vi si potrà arrivare colle pendenze adottabili nelle Ferrovie a grandi velocità, che passando all'altura di oltre pal. 500 sopra Colli; onde, quivi pure, per afferrare la falda settentrionale del monte di Scapoli, sarebbe uopo di un gran viadotto, ed altro pur grande ve ne vorrebbe sul torrente che divide quel monte dal piano di Rocchetta; ed anche due grandi ponti dovrebbonsi fare uno alla confluenza delle due acque delle Forme e di Frascale sotto Castellone, e l'altro sul torrente che dopo s'incontra. Oltre a che per lungo tratto la strada dovrebbe cavarsi nella dura roccia. Onde è manifesto che tenendo questo nuovo andamento si anderebbe incontro a dispendio anche maggiore di quello che vorrebbe evitarsi.

Dalle quali cose emerge chiaro che, senza dipartirci dalla sinistra del Volturno e del Rio, dovevamo trovare altro sito ove forare la montagna, il quale non ci avesse obbligato a fare un tanto alto e lungo viadotto.

Abbiamo già accennato che la Zittola dal piano di Montenero scende dolcemente nel Sangro, cioè da mezzogiorno a settentrione, e che per l'inverso assai rapidamente scende il Rio da Rionero la Volturno, cioè da settentrione a mezzogiorno. Quindi ci era evidente che dovevamo trovare la nuova località ove forare il monte, più a settentrione; perciocchè da quel lato sbassandosi alquanto il piano di Montenero, e molto elevandosi di livello il Rio; e ad un tempo diventandone più angusta la valle; il viadotto doveva di necessità risultare di assai più plausibili dimensioni.

Ma molto procedere verso settentrione non potevamo; perciocchè il piano di Montenero essendo fatto a guisa di cratere, colla gola da settentrione, e da quì, stringendosi il piano, i monti interposti a questo ed alla valle del Rio, debbono allargarsi.

Però procedevamo pel Rio poco più di palmi 10 000 verso settentrione a partire dal villaggio di S.Giovanni, e trovevamo dalla opposta parte, verso Montenero un rientrante detto le Cocche, che fa più vicine le opposte falde del monte.

E quivi crediamo forarlo. Il sotterraneo camminerà per sotto il piano del Casone, che quivi giace sulla cima del monte, e che si allarga per poco più di palmi 6000; le basi allo stesso livello delle opposte sue falde occidentali, ed orientali, essendo l'una di circa pal. 1000, e l'altra di pal. 3000, si vede, che il sotterraneo tutto al più potrà avere la lunghezza di un miglio e mezzo: lunghezza piuttosto breve, rispetto alla natura della contrada tutta montuosa, che per oltre le cento miglia dovrà percorrere la strada. E la lunghezza maggiore del traforo, se obbliga a maggiore spesa, non solo farà sparire ogni grave difficoltà, e farà scemare a più doppii la spesa de' viadotti; ma sarà utile per più altri riguardi: 1.° trovandosi più distante da Colli l'ingresso del sotterraneo, lo sviluppo della strada tra tali termini si farà maggiore; e quindi non sarà necessario trovarsi tanto elevato sopra Colli; e potranno serbarsi innanzi migliori pendenze, o queste potranno farsi minori da Colli al sotterraneo; e questo potrà farsi meno acclive; acclività che è sempre bene ridursi al meno possibile: 2.° sboccando alquanto più a settentrione nel piano di Montenero, per ove corre la Zittola, che s'immette nel Sangro, meno elevato sul mare, sarà il punto culminante di tutta la strada: 3.° la Ferrovia potrà avere così una stazione sotto Acquaviva: ove può anche venirsi dal vicino Forlì, da Rocca Sicura, ed anche dal più lontano Carovilli.

Per tutte le quali ragioni conchiudemmo, essere quivi il luogo del traforo, ch'è appunto tra la Spina ed il Colle della Guardia, come dicemmo nella Memoria. E così non saranno più in sì difficile località, insuperabili difficoltà, o dispendiosissime opere d'arte da edificare, tali che potessero far giudicare sconvenevole l'impresa. Che anzi, le opere da fare, saranno delle più comuni che vedonsi eseguite, in paesi, anche assai meno montuosi che quello di che si tratta.

Ma comunque col forare la montagna nel luogo prescelto, senza gravi difficoltà, e colla struttura di un solo non assai grande viadotto, possono congiungersi tra loro i due opposti versanti degli Appennini; pure stimammo nostro debito considerare, se per altra via (contentandoci anche di abbandonare per un certo tratto il primo progettato andamento) fosse stato possibile, senza viadotto e con più breve traforo congiungerli.

Sotto Macchia si scarica nel Volturno la Vandra, che scende da

settentrione, onde prende origine da due rami o tronchi, l'uno ad oriente che passa per sotto Rocca Sicura, l'altro da occidente che passando per Forlì s'interna tanto sotto Monte Alto da trovarsi a brevissima distanza dal Rio di S. Angelo; il quale ha origine sotto il medesimo monte, e si mesce colla Zittola a breve distanza da Castel di Sangro. E poichè la campagna interposta all'origine de' due corsi di acqua anzidetti, la trovammo assai pianeggiante, ci lusingavamo potersi fare ammeno di un traforo da questa parte; e potere unire i due versanti con un gran taglio, lungo bensì, ma a cielo scoverto. Però perlustrammo attentamente le due valli.

Accommodata allo scopo si mostrò la campagna, per ove corre il Rio S. Angelo; ma non così l'altra, per ove corre l'altr'acqua che passando per Forlì s'immette nella Vandra; e molto meno la valle di questa, specialmente dal luogo ove è tagliata dalla strada Regia in giù.

Le falde delli alti monti che ne costituiscono la valle, oltre ad essere frastagliate da gran numero di ripidi corsi d'acqua e burroni, sono per oltre sei miglia così piene di frane, che, se non impossibile, dispendiosissimo sarebbe lo stabilirvi una Strada Ferrata, che per sempre mal ferma vi starebbe. Onde sarebbe assai bizzarra cosa il volero preferire la selvaggia e dirupata valle della Vandra, all'ampia e ridente valle del Rio di Cerro. Oltre a che, alcuni livelli presi, pure ci mostrarono non si potere sperare, che un taglio scoverto potesse bastare, come avevamo in sulle prime sperato, a congiungere a Vandra col Rio S. Angelo.

Un quarto ed ultimo Varco si potrebbe credere trovarsi tra Castellone ed Alfidena; in sul Volturno la prima; a poca distanza dal Sangro la seconda: ed in vero, là ove l'anzidetto gruppo di monti si stacca dall'alta catena che quivi corre da settentrione a mezzogiorno, s'apre la valle del Pizzone, che da Castellone procede appunto verso Alfidena.

Ma dalle cose innanzi discorse era facile conchiudere, poter questo varco servire forse per una strada rotabile ordinaria, ma non mai per una a guide di ferro; percioccchè il piano di Alfidena, essendo di livello assai superiore al piano della Rocchetta presso Castellone, sarebbe impossibile da quivi salirvi, ammeno che non volesse bizzarramente farvisi un sotterraneo sterminatamente lungo, e nel qual caso nessun vantaggio si avrebbe da quella valle.

Il punto delle più difficili località adunque, nel tratto culminante della Ferrovia, può traversarsi con sotterraneo di circa 10 000 palmi, e con un viadotto di plausibili dimensioni, là ove era indicato nella memoria; cioè tra la Spina ed il Colle della Guardia. E per tanto lo sviluppo di tutto il tratto in salita potrà avere pendenze non superiori a quelle competenti alle Ferrovie a grandi velocità, e che sogliono dirsi Ferrovie di prima classe; ammeno che non piacesse alla Compagnia, per riguardi meramente commerciali, avvicinarsi più di quello che non pensavamo alli abitati di Piedimonte ed Isernia; nel qual caso un qualche tratto dovrebbe avere pendenza alquanto più forzata, ma sempre inferiori a quelle che vediamo adottate in parecchie famose strade Ferrate moderne.

E pure ciò si farebbe per motivo di economia nella struttura del ponte viadotto che dovrà costruirsi sul Calore, e nel gran riporto che dovrà farsi dopo traversata la selva di Alife. Che se queste opere volessero farsi più elevate, lo che si può, perchè calcolavamo le pendenze per tutta la parte precedente al di sotto del sei per mille, neppure sarà necessario forzare molto le salite per avvicinarsi di più agli abitati di Piedimonte ed Isernia.

La prima località che sembra a prima giunta offrire gravi difficoltà nel tratto in discesa è tra Quadri e villa S. Maria. Quivi il Sangro si precipita tra sponde incassate; così che, da quando s'interna nel rapido, fin tanto che non riacquista la sua ordinaria pendenza, può stimarsi aver in meno che quattro miglia una cadente totale di oltre 1000 palmi.

Però scendendosi da Castel di Sangro, da cui lo stabilimento della strada vi sarà facile e di poco dispendio per oltre 13 miglia; non si potrà più andare così da Quadri in giù; per modo che al di sotto di questo Comune tra li altri due di Borrello e Fallo, bisognerà elevarsi notevolmente sul letto del Sangro; in guisa che presso Villa S. Maria, al di là di Montelopiano, calcolavamo doversi trovare la Ferrovia elevata dalle 8 alle 9 centinaia di palmi sull'ampio letto del sottoposto Sangro, non volendo quivi adottare pendenza maggiore del 0,099: pendenza dolcissima rispetto alle località. Era quindi a vedere se il terreno si prestava a stabilire la strada a tale elevazione. E trovammo di sì.

Villa S. Maria è assai bizzarramente costrutta. Ha caseggiati sul Sangro; ma i più grandi edifici della gente più agiata, stanno sulla

rapidissima falda del soprastante monte, che sopracorrente alla Città scende a picco nel fiume. E per farsi una idea del modo con cui i caseggiati sono, come accavallati gli uni solli altri, basta il considerare che la strada assai pianeggiante che partendosi dalla Madrechiesa procede verso settentrione, trovasi al di là del paese, alla elevazione di palmi 740 sul fiume. Onde poco al di sopra di questa, passerebbe la Ferrovia; la quale si troverebbe perciò in luogo accomodatissimo ad una stazione; percioccbè prossima alla parte più nobile della Città: ed anche, perchè offrirebbe commodo a venirvi agli abitanti de'Comuni di Montelopiano e Buonanotte. E la strettezza orizzontale del monte, tra Montelopiano e Villa S. Maria, fa si che di poca spesa debbe aversi il suo taglio o foro; che non debba aversi a soverchio dispendio; mentre la roccia è a clivaggio, e quindi facile a tagliarsi, resistente ed accomodatissima pei dadi su cui attaccare le guide di ferro.

Quindi si conchiude, non stare difficoltà o dispendio grande, in questa, che a prima giunta presentasi, come assai difficile località. Ma potrebbe dimandarsi se tenendosi tanto elevato sopra villa S. Maria sarà possibile ben adattare la linea stradale da Villa S. Maria in giù per su la campagna. E noi rispondiamo di si. Perciochè la cresta del lato sinistro del Sangro sino all'influenza in esso dell'Aventino si tiene assai elevata; ed il burrone che s'incontra presso Pennadomo non è molto ampio; onde può valicarsi con un viadotto, se alto, non molto lungo: e la campagna che giace tra Pennadomo, e la confluenza dell'Aventino, e che pende verso il Sangro, essendo assai frastagliata nella sua parte più bassa, laddove non lo è verso la cresta, si vede che tenendosi in alto, meno dispendioso riuscirà questo tratto di strada da Villa S. Maria all'influenza dell'Aventino nel Sangro, che non riuscirebbe tenendosi più al basso.

L'altra difficile località nel tratto in discesa sta tra la influenza dell'Aventino nel Sangro e la Città di Lanciano.

Lanciano è molto elevata sul mare; epperò tenendosi all'alto la Ferrovia da Villa S. Maria in giù, parrebbe in sulle prime che si potesse passare per la bella pianura che sta all'oriente di Lanciano. Ma due circostanze vi si oppongono; la più rilevante delle quali si è questa, che essendo Lanciano a sole quattro miglia dal mare, sarebbe impossibile scendere, non diciamo a livello dell'Adriatico, ma a tale altezza sur esso, da andare a passare per Ortona, in modo da

non riuscire troppo alta sul porto; e da essere poi possibile la discesa alla marina di Francavilla; onde procedere per la pianura, verso Pescara ed al confine. Nè da quel piano all'oriente di Lanciano, potrebbesi ragionevolmente procedere per altra via verso maestro; perciocchè, comunque la contrada si presenti assai pianeggiante, pure è frastagliata da valli così lunghe e profonde, che sarebbe stranezza il volerle traversare con immensi e dispendiosissimi viadotti.

Però è evidente che bisognava prescegliere tale andamento da passare presso Lanciano abbastanza più in giù del detto piano; ed a ciò fare si presta ottimamente l'ampia e fertile vallata del Foldrino, che corre da mezzogiorno a settentrione, ed a cui dalla destra sovrasta Lanciano. E seguendo tale andamento, si fa di minore rilevanza, anche l'altra circostanza per cui, come accennavamo di sopra, è difficile la località tra l'influenza dell'Aventino nel Sangro e Lanciano.

L'Aventino nell'influire nel Sangro ha ampio letto, e per amplissima valle; ed a circa un miglio e mezzo dalla sua influenza nel Sangro, riceve come tributario il Rio di Rocca Scalegna. Onde il tenersi più basso presso Lanciano, dà la possibilità fare ponti di più modeste dimensioni sul Rio e l'Aventino; anzi che due altissimi viadotti sur essi medesimi fiumi; od un solo immenso sul secondo al di sotto della influenza in esso nel Rio.

Poco più sotto dell'Aventino è influente del Sangro la Gogna, che comunque prende origine sotto S. Eusanio, ad occidente ha una diramazione che internandosi più verso settentrione, sin sotto la Cappella di S. Rocco, che sulla consolare per a Lanciano si trova a circa mezzo miglio da Castelnuovo, si avvicina tanto alla origine del Foldrino, che tra tali estremi sta la distanza di soli pal. 3100. Ma quivi appunto è una cresta elevata per palmi 300 sulla più prossima parte della valletta meridionale della diramazione della Gogna. Quivi conchiudevamo dunque doversi fare un'altro traforo

La Ferrovia dopo lasciato in dietro il Sangro sotto Altino, si avvicinerà a Casoli, ove, a breve distanza da essa passerà l'Aventino; e quindi, girando per la costa a sinistra, entrerà nella valletta della Gogna; con un sotterraneo passerà per sotto la cresta di S. Rocco, a meno che mezzo miglio da Castelnuovo, onde per la valle del Foldrino, passando pel lato occidentale di Lanciano, scenderà all'Adriatico; appunto come brevemente scrivemmo nella nostra Memoria.

E pertanto si fa manifesto che tutte le difficoltà che presentano le località tra il lato destro dell'Aventino e Lanciano sono finalmente superabili con opere nè difficilissime, nè dispendiosissime; ma ordinarie in fatto di Strade Ferrate: cioè con due ponti minori, con un più gran ponte sull'Aventino, e con un sotterraneo presso Castelnuovo, sotto la Cresta di S. Rocco.

Trovandosi la strada a scendere per la sinistra del Sangro, potrebbe forse sembrare più plausibile non mai abbandonare il corso di questo fiume. Ma per le cose dette innanzi si fa manifesto che a così voler fare, sarebbe uopo, volendosi accostare a Lanciano, passare per quel medesimo piano che abbiamo dimostrato troppo elevato, ed allungare la linea; volendo lasciare fuori via Lanciano, bisognerebbe scendere sempre avvicinandosi al mare, e quindi volgere a sinistra per dirigersi verso S. Vito ed Ortona. Ma quivi non essendovi spiaggia lungo l'Adriatico, nel quale calano a picco una serie di colline tagliate da molti corsi d'acqua, verrebbe ad allungarsi la linea di oltre tre miglia, senza vantaggio notevole; in vece allontanandosi più dai grandi centri di popolazione; e dovendosi costruire sei ponti e viadotti, tra quali taluno assai vasto; ed anche dovendosi percorrere in tal caso una campagna assai più accidentata, che non è quella della valle del Foldrino, che per circa sette miglia farà essere assai modica la spesa per la formazione della strada. La quale grande economia in opere d'arti, in minore lunghezza di strada, e nella spesa per la sua formazione ricompensa largamente la spesa che sarà necessaria per un traforo.

Se le più difficili località adunque non richieggono opere *di straordinaria esecuzione*, o di una *spesa molto enorme;* ma al contrario opere comunissime in fatto di Strade Ferrate, e di spesa assai plausibile e regolare, potrà signor Barone, ritenere con noi, che la Ferrovia da Lei proposta e da noi progettata, secondo l'andamento espresso nella Memoria, non solo è facilmente eseguibile; ma ancora potrà farsi in modo da essere percorsa, come il sono le migliori Strade Ferrate di tal genere.

Nota N.° 3.

Quadro delle Stazioni, e loro rispettive distanze, e da quella di Napoli.

TRONCO COMUNE

STAZIONI	Distanze tra loro	Distanze da Napoli	Classe delle Stazioni
Napoli } Campo } 2 . . .			(•)
			3
Arzano } 1 1/2 .	3 1/2	3 1/2	3
Fratta Maggiore . e Grumo . . .	1 1/2	5	3
Orta e Succivo .	1 1/4	6 1/4	3
Marcianise	4 3/4	11	3
Limatola	12 1/2	23 1/2	2
Amoroso	6 1/2	30	2
Faicchio	3 1/2	33 1/2	3
Piedimonte . . .	7 1/2	41	2
S. Angelo	6	47	3
Ailano	3	50	2

RAMO SINISTRO

STAZIONI	Distanze tra loro	Distanze da Napoli	Classe delle Stazioni
Ailano		50	2
Presenzano	5 1/2	55 1/2	2
Mignano	6	61 1/2	3
S. Vittore	6	67 1/2	3
S. Germano . . .	4 1/2	72	2
Aquino	6	78	3
Isoletta	7	85	1

RAMO DESTRO

STAZIONI	Distanze tra loro	Distanze da Napoli	Classe delle Stazioni
Ailano		50	2
Isernia e Macchia	15	65	2
Colli	4	69	3
Cerro	4	73	3
Montenero . . .	5	78	3
Castel di Sangro.	5	83	1
S. Angelo del Pesco e Castel del Giud.	8 1/2	91 1/2	3
Borrello e Fallo .	3 1/2	95	3
Villa S. Maria e Montesarchio	3 1/2	98 1/2	3
Penna domo . .	3 1/2	102	3
Altino	6 1/2	108 1/2	3
Casoli	3	111 1/2	2
Castel Nuovo . .	5 1/2	117	3
Lanciano	3	120	2
Ortona	7	127	2
Francavilla . . .	6	131	3
Pescara	4	135	1
Civita S. Angelo.	4	139	3
Silvi	4	143	3
Montepagano . .	9	158	3
Giulia-Nova . .	6	158	2
Tronto	10	170	1

(•) Non si assegna classe alla Stazione di Napoli essendo per la sua importanza tutta eccezionale.

NOTA N.° 4.

Paragone tra le popolazioni relative delle diverse Provincie del Regno.

Le pregevoli statistiche del sig. de Sanctis per l'anno 1843 sono in appoggio di quanto si è detto, dando di popolazione relativa per ogni miglio quadrato per la Provincia di

Napoli	N.	2384 abitanti
Terra di Lavoro	»	368
Molise	»	246
Abruzzo Citeriore	»	358
Abruzzo Ulteriore 1.°	»	220
Abruzzo Ulteriore 2.°	»	163
Capitanata	»	131

Che in media danno, considerandosi tutta la popolazione e la superficie del suolo, per ogni miglio quadrato abitanti . . . N. 364

Ora per le rimanenti Provincie si ha

Principato Citeriore	»	321
Principato Ulteriore	»	354
Basilicata	»	150
Terra di Bari	»	277
Terra d'Otranto	»	290
Calabria Citeriore	»	197
Calabria Ulteriore 1.°	»	261
Calabria Ulteriore 2.°	»	212

Che in media danno, per ogni miglio quadrato. . . . N. 216

Quindi inferiore a quelle delle prime per . . . . . . N. 148 a miglio quadrato.

Per feracità poi è troppo risaputo, come le Provincie di Napoli e Terra di Lavoro occupano il primo posto; e quelle di Molise, di Chieti, e di Teramo sostengono con vantaggio il confronto con qualunque altra del Regno per bontà ed abbondanza, e soprattutto per varietà di prodotti.

Come si è detto, le cifre si sono desunte dalla Statistica del signor de Sanctis per l'anno 1843, che è l'ultima pubblicata per le stampe; e le calcolazioni sono sempre su questi dati stabilite, abbenchè le popolazioni fossero posteriormente cresciute, come lo indica la statistica del 1853 dello stesso autore non ancora pubblicata.

Nota N.° 5.

Importanza della Ferrovia Abruzzese-Romana.

Da quanto si è detto rilevasi tutta la importanza della Ferrovia Abruzzese-Romana, la quale sotto tal punto di veduta dev'essere considerata come la principale del Regno, ed una delle principali di Europa. Dessa in effetti non deve essere considerata semplicemente come strada che serve al solo commercio delle provincie superiori del Regno, ma deve reputarsi strada internazionale che riunisce tutto il Regno alla Italia superiore, ed a tutta Europa—Ed allorchè i suoi prolungamenti da una parte per Roma, e dall'altra per Ancona saranno compiuti fino a Bologna, e metterà capo a Brindisi colla Ferrovia delle Puglie; mercè di esse Ferrovie verrà a costituirsi il più importante anello di attacco tra l'Occidente e l'Oriente. — Forse a taluno potrebbe sembrare oziosa questa duplice linea che deve ricongiungere Napoli a Bologna, e potrebbe reputare essere sufficiente la sola linea che partendo da Napoli passa per Roma e Firenze e va fino a Bologna, ove per Torino, Milano e Venezia si comunica a tutta Europa. Però studiandosi bene la topografia della Penisola Italiana si vede ad evidenza che la sola linea Tirrena sarebbe insufficiente alle sue relazioni commerciali, poichè tutte le contrade che sono sull'Adriatico da Bologna a Manfredonia rimarrebbero escluse da ogni commercio di transito non solo, ma quello che più monta dal poter comunicare agevolmente tra esse, e colle contrade che sono sull'altro versante. Ora a questo doppio scopo soddisfa pienamente la linea Adriatica che passa per Ancona, e di cui è parte principale il ramo Abruzzese; e la quale linea Adriatica presenta dippiù al commercio di transito maggiori vantaggi della Tirrena, come si verrà a dimostrare.

In effetti la Penisola Italiana dall'Appennino che le corre longitudinalmente quasi nel mezzo vedesi divisa in due versanti, quello dell'Adriatico, e quello del Tirreno. Da un'altra parte per la sua posizione topografica Bologna può essere considerata come centro delle contrade settentrionali della Penisola, e Napoli qual Capitale del Regno come centro delle meridionali. Quindi sorge la necessità di riunire questi due primari centri con un sistema di strade ferrate che mentre da una parte servano a riunire le contrade meridionali alle settentrionali, e tutte la Penisola all'Europa, si presti-

no dall'altra nel miglior modo alle contrade intermedie, ed a riunire i due opposti versanti per la linea più agevole e commerciale.

Considerata così la quistione apparisce chiaro chè con una sola linea da Napoli a Bologna non verrebbesi a risolvere il problema: perciocchè di quanto sarebbero avvantaggiate le contrade del versante sul quale verrebbe la linea di Ferrovia, di altrettanto dovrebbero scapitare quelle che sono sull'altro; quindi indispensabilmente ne conseguita che si abbiano due Ferrovie di cui l'una vada pel versante Tirreno passando per Roma e Firenze; e l'altra pel versante Adriatico. Ora questa linea Adriatica è appunto costituita per la più gran parte dalla Ferrovia Abruzzese, la quale prolungandosi andrebbe a finire a Bologna passando per Ancona, e servirebbe al commercio di tutte le contrade Adriatiche; nè per questo verso potrebbe presceglierscne migliore. Ma non è questo il solo suo vantaggio. Partendo da Napoli viene a raggiungere l'Adriatico in Ortona: val quanto dire che il Tirreno viene ad essere riunito all'Adriatico con una linea che mette capo a due porti di mare che so no quasi nel mezzo della Penisola. E la traversata non è più lunga di 127 miglia, di agevole andamento, abbenchè dovesse scavalcare l'Appennino. Della importanza commerciale di Napoli non è a parlare, essendo troppo risaputa; ma Ortona è pure importantissima per i suoi commerci colla Dalmazia, e poi lateralmente ad Ortona trovasi da una parte Vasto e Termoli, e dall'altra Pescara, e più in là Ancona; sicchè tutti questi porti sono posti in diretta relazione con quello di Napoli. Qualunque altro congiungimento volesse immaginarsi tra il Tirreno e l'Adriatico non presenterebbe gli stessi vantaggi, e risulterebbe d'altronde di un andamento assai più lungo, e difficile per la esecuzione. E per tale riguardo ancora la linea Adriatica presenta considerevoli vantaggi su quella del Tirreno, la quale ha sull'altra il solo precipuo merito di attraversare le due Capitali Roma e Firenze, importantissime quanto mai, ed oggetto particolare della curiosità dei viaggiatori. Ma sotto il punto di veduta commerciale la linea Adriatica la vince.

1.° Perchè più breve dell'altra di circa 80 miglia; perciocchè da Napoli a Bologna si hanno per Roma e Firenze circa miglia 400 e per Ortona ed Ancona 320

2.° Per agevolezza, perchè la linea Adriatica per la più grande parte si aggira per contrade piane, quali sono da Napoli fin presso Isernia, e da Ortona a Bologna; non avendosi di contrade

montuose che da circa mig. 100; e l'Appennino viene valicato nel punto il più agevole con un traforo di poco più di un miglio — La linea Tirrena d'altronde per la massima parte deve svilupparsi per contrade accidentate e montuose, a cominciare da Perugia fin quasi presso Bologna. Due volte bisogna valicare l'Appennino tra Perugia ed Arezzo, e tra Pistoia e Bologna per la Porretta: ed in ambedue i punti l'asprezza delle contrade obbligano a spese eccessive per i lunghi trafori di più miglia che richiedono. Ed anche nell'esercizio la Ferrovia sarà molto costosa, poichè non potendosi valicare tali punti se non mediante forti pendenze che bisognerà dare alla strada; ne avverrà che abbisognandosi di macchine possenti per superarle, il consumo del materiale, e le spese di esercizio divengono molto considerevoli al confronto de' più agevoli andamenti.

3.° Per le considerazioni commerciali la linea Adriatica è ancora più vantaggiosa dell'altra. In effetti sulla costa Adriatica si fa tutto l'importante commercio colla Dalmazia, e colla Germania per Trieste; e la Ferrovia passa per tutti gli scali di questo commercio, i cui centri principali sono Ortona, Pescara ed Ancona. Le contrade che si attraversano sono le più ubertose del Regno, e degli Stati Romani; relativamente hanno la maggior popolazione; e sulla linea ve n'ha in numero assai più considerevole che non su quella del Tirreno, la quale deve aggirarsi per contrade che non sono della stessa feracità delle prime; e non tocca poi alcun porto di mare.

Per tutte queste considerazioni deve ritenersi dunque che mentre le due linee Tirrena ed Adriatica sono indispensabili entrambi, la linea Adriatica presenta in generale assai più vantaggi della prima, e particolarmente pel riguardo commerciale; sicchè deve concludersi che essa sarà il vero veicolo del gran commercio di transito dell'Occidente per l'Oriente attraverso la Penisola. E con ciò non vuol dedursi che la linea Tirrena non sarà pure importante; perciocchè servirà al commercio di tutte le contrade che sono su quel versante, importantissimo per se stesso; e dovendo passare per Roma e Firenze, vi richiamerà un numero infinito di viaggiatori che vi saranno tratti dall'interesse che ispirano queste due Città monumentali; e particolarmente poi dalla premura di visitare e conoscere la Capitale dell'Orbe Cattolico.

Da quanto si è esposto ne risulta dunque colla più chiara evidenza quanto si è asserito, cioè di essere la Ferrovia Abruzzese-Ro-

Digitized by Google

mana, e particolarmente l'Abruzzese la più importante del Regno, ed una delle più importanti di Europa; di che più chiaramente se ne farà la dimostrazione nella Nota seguente Num. 6. E si dice essere la più importante del Regno perchè una prevenzione quasi generale fa credere non esservi di veramente utile che la Ferrovia delle Puglie. Sarebbe stranezza il negare tutta la utilità e la importanza di una tale Ferrovia, che sarà ancora più importante coi vantaggi che le procurerà la Ferrovia Abruzzese-Romana; ed entrambe si gioveranno scambievolmente, cresceranno d'interesse, e renderanno maggiori servigi al paese. Però per quest'ultima si hanno particolari condizioni: e non sarà difficile il persuadersene quando si voglia considerare che la Ferrovia delle Puglie non ha sbocco a Regni limitrofi, in guisa che serve esclusivamente alle sole Provincie che traversa; al contrario l'Abruzzese-Romana è internazionale, e serve non solo al commercio interno, ma a quello esterno del Regno cogli Stati Romani; serve al transito di tutti gli abitanti del Regno per recarsi nell'Italia superiore ed in Europa, e viceversa; senza parlare del transito dell'Occidente coll'Oriente il cui vantaggio ha comune colla Pugliese.

E questo per l'esterno; per l'interno poi la Ferrovia Abruzzese-Romana con uno sviluppo di 205 miglia abbraccia sei Provincie che sono le più feraci, e più popolate del Regno (vegg. nota 4), mentre la Pugliese con uno sviluppo di circa 240 miglia sino a Brindisi non abbraccia che cinque Provincie, di popolazione assai inferiore a quella delle prime. La Ferrovia Abruzzese-Romana dovrà indubitatamente trasportare tutte le merci e prodotti delle contrade che traversa per venire in Napoli, non potendo soffrire alcuna concorrenza dal mare; mentre per le contrade stesse che sono sull'Adriatico, considerando Ortona come centro medio, si ha per terra una lunghezza di 127 miglia, percorribili in sole ore 6, e per mare 750 miglia di difficile navigazione, per le quali s'impiegano talora delle settimane — Dunque la brevità del cammino e la sicurezza farà preferire a tutti i prodotti la via interna; e la preferiranno ancora per la economia dei trasporti, posciachè ora per mare costano circa duc. 0,50 il cantaio; e colla Ferrovia (volendosi calcolare in media a duc. 0,30 per ogni cento miglia percorse) non costerebbero più che duc. 0,38. La Pugliese d'altronde per le contrade che sono sull'Adriatico, non può mai vincere la concorrenza del mare: infatti può considerarsi Monopoli come il centro medio della contrada frapposta fra Otranto e

Manfredonia. Colla strada Ferrata si hanno da Napoli a Monopoli più di miglia 200, sicchè le merci verrebbero in media a costare (col prezzo sopra cennato) duc. 0,60 a cantaio, mentre pel mare, di cui la traversata non è più di 450 miglia, attualmente non costano che ducati 0,20 il cantaio, ed anche meno — Sicchè tutti gl'immensi prodotti di grano, granaglie, vino ed olio delle Puglie non potranno giammai trovare convenienza per la Ferrovia.

Finalmente gli azionisti della Ferrovia Abruzzese-Romana dovranno avere ancora utili più ragguardevoli in rapporto alla spesa; perchè un miglio della Ferrovia Pugliese tutto compreso, costerà ducati 91 660 (*), avendo rotaie di chilogrammi 35 il metro lineare per sole miglia 60, e di 30 chilogrammi per le rimanenti miglia 180; ed avendo una locomitiva per ogni miglia cinque. E l'Abruzzese-Romana costerà invece, tutto compreso, al massimo ducati 85 000, avendo dapertutto rotaie di chilogrammi 35 il metro lineare, ed una locomitiva per ogni tre miglia e mezzo. Ed in oltre avranno gli azionisti l'interesse del 5 per °/₀ durante la costruzione. Onde utilissimo sarà l'impiegare i capitali nella Ferrovia Abruzzese-Romana.

Nota N.° 6.

Viaggio da Londra ad Alessandria di Egitto.

Si è detto che allorquando le Strade Ferrate lungo la Penisola Italiana fossero compiute sino ad Otranto, e riunite a quelle della Francia e della Svizzera, il viaggio da Londra ad Alessandria di Egitto

(*) Nella Strada Ferrata delle Puglie è stato calcolato per la spesa di costruzione di ogni miglio di via. . . . . D. 85 000
per quella di direzione ed amministrazione calcolate al 7 1/2 per °/₀ D. 6 666
In uno . . . . D. 91 666

Che per le 240 miglia di lunghezza richiedono la somma di duc. 22 000 000

Nell'Abruzzese-Romana, non valutando l'interesse agli azionisti durante la costrnzione, le spese di Direzione, di Banca etc., costa (*come a pag.* 65) per ogni miglio di strada, duc. 77 500.

che attualmente si fa in gran parte per Marsiglia, verrebbe a compiersi attraverso la Penisola con un tempo di circa un terzo minore. Per farne meglio rilevare la evidenza e la utilità, presentiamo dei quadri nei quali si fa conoscere la lunghezza delle due linee, il tempo e la spesa che richiedonsi a percorrerle. E posciachè per Trieste ancora si esercita attualmente parte del commercio dell'occidente di Europa coll'Asia attraverso Alessandria, e tra non molto lo sarà ancora per Costantinopoli appena le Strade Ferrate che sono nell'Impero Austriaco saranno prolungate fino ad essa Città; così presentiamo il paragone delle quattro linee distintamente per far rimarcare le agevolezze che presenterà sulle altre al commercio per l'Oriente la linea italiana; ed il sommo vantaggio che può provvenirne a quelle contrade che più particolarmente ne profitteranno come l'Inghilterra, la Francia, la Olanda, il Belgio, la Svizzera, e la maggior parte della Germania.

Il calcolo per la spesa del viaggio è stabilito per i soli viaggiatori di prima classe, risultando la stessa la differenza tra le altre classi per le diverse linee.

	Lunghezza in miglia italiane	Tempo impiegato in ore	Spesa del viaggio in ducati
1. Linea per Marsiglia.			
Da Londra a Parigi per Vie Ferrate costruite, e coi Piroscafi nello Stretto della Manica, attualmente s'impiegano	280	12	16,50
Da Parigi a Marsiglia (Via Ferrata, supposto completo il tratto dentro Lione) calcolandosi in media cogli Espressi miglia 30 per ora; e colla spesa di ducati 0,04 a miglio, come risulta dalle tariffe attuali	480	16	19,78
Da Marsiglia (via di mare) per Malta, andando direttamente ad Alessandria coi Piroscafi, e con buona navigazione, in guisa che si facciano almeno 10 miglia per ora; e calcolandosi la spesa a ducati 0,06 a miglio come risulta dai prezzi attuali	1600	160	96,00
In uno	2360	188	152,28
2. Linea per Trieste.			
Da Londra a Parigi come sopra	280	12	16,50
Da Parigi per Strasburgo, Monaco, Vienna, Trieste, via ferrata	1040	35	41,60
Da Trieste, (via di mare) per Corfù ad Alessandria	1300	130	78,00
In uno	2620	177	136,10

3. Linea per Costantinopoli.	Lunghezza in miglia italiane	Tempo impiegato in ore	Spesa del viaggio in ducati
Da Londra a Parigi come sopra	280	12	16,50
Da Parigi per Strasburgo, Monaco, Vienna, Belgrado, Costantinopoli, via ferrata	1750	58	70,00
Da Costantinopoli (via di mare) per Smirne ad Alessandria	800	80	48,00
In uno	2830	150	134,50
4. Linea per Brindisi ed Otranto.			
Da Londra a Parigi come sopra	280	12	16,50
Da Parigi per Lione, Torino, Bologna, Ortona, Napoli, Barletta, Brindisi, Otranto, via ferrata	1140	38	45,60
Da Otranto (via di mare) per Corfù ed Alessandria	850	85	51,60
In uno	2270	135	113,10

Da cui risulta che la linea per Brindisi ed Otranto presenterà una economia di lunghezza, di tempo e di spesa	Lunghezza abbreviata in miglia italiane	Tempo risparmioso in ore	Spesa economizzata in ducati
su quella di Marsiglia	90	53	19,18
su quella di Trieste	350	42	23,00
su quella di Costantinopoli	560	15	21,40
ossia in media sulle tre linee	330	36	21,19

Val quanto dire che se al minimo si volesse supporre che il numero dei viaggiatori che andranno dall'Occidente in Oriente, e viceversa, fosse di tre milioni (*), si avrebbe pel Commercio una economia annuale di lunghezza, miglia. 270,000,000
di tempo, ore 108,000,000, ossia giorni. 4,500,000
di spesa, ducati (**) 63,570,000

(*) La mancanza di dati statistici del movimento attuale dei viaggiatori non permette assegnarne il numero; ma indubitatamente dovrà essere grandissimo quando si riflette che le contrade di Europa e quelle dell'Oriente che hanno più diretti commerci, sono popolate (come in appresso si dirà) di circa 500 milioni di abitanti, le cui relazioni commerciali dovranno crescere a dismisura colle agevolezze che presenteranno le Ferrovie Italiane e l'apertura dell'Istmo di Suez, di che in appresso si farà particolare menzione.

(**) Qualora sulla linea di Brindisi ed Otranto per presentare maggiori

Questa abbreviazione di cammino, ed economia di tempo e di spesa che presenta la linea italiana saranno dunque d' incalcolab il risultati per il Commercio tra l'occidente di Europa coll'Oriente; e risulterà di sommo vantaggio per l'Inghilterra, per la Francia, per la Olanda, il Belgio, la Svizzera, e buona parte della Germania, sia pel commercio diretto che ciascuna di queste contrade esercita coll' Oriente; sia pel vantaggio che ne risulterà alle seconde per l'accrescimento del transito che dovrà esercitarsi su di esse per quell' estesissimo commercio che si fa dall' Inghilterra con tutto l'Oriente, e massime coi suoi Possedimenti Indiani.

Sicchè alla pronta attuazione delle nostre Ferrovie non solo noi dobbiamo avere il maggiore interesse, ma dovranno esservi interessati ancora in special modo i paesi sopracitati, e particolarmente la Inghilterra, per la quale il ravvicinamento maggiore per i suoi Possedimenti Orientali è stato sempre l'oggetto della maggiore preccupazione.

E per fare apprezzare quanta utilità a noi può derivarne, basta il riflettere che da una parte i sopracitati paesi di Europa che dovrebbero per la maggior convenienza profittare del passaggio attraverso la nostra Penisola riuniscono una popolazione di oltre i 120, milioni; e dall'altra dovrebbero profittarne l'Egitto con le contrade tutte adiacenti al mar Rosso fino all'isola di Madagascar, tutti i Possedimenti Inglesi nelle Indie, coi Regni limitrofi di Siam, di Nepal, di Cabul, di Heral, dei Belusci, l'Impero Birmano, la Cocincina; e compreso ancora la più gran parte della Persia, e quella porzione della Cina e del Giappone che sono aperte al commercio Europeo; e

vantaggi al commercio esterno, si volesse anzichè seguire l'andamento che da Ortona mena a Napoli, e da questa a Barletta, preferire quello diretto da Orna per Vasto e Sansevero a Barletta; in tal caso il cammino verrebbe abbreviato di 120 miglia. E la suddetta linea presenterebbe in tal caso sulle altre tre di Marsiglia, di Trieste e di Costantinopoli, in media una economia

di lunghezza . . . . di tempo . . . . . . di spesa
miglia 450 . . . . , ... Ore 40 . . . . . . D. 26

Sicchè pel Commercio si avrebbe pel solo movimento dei viaggiatori considerato come sopra, una economia annuale

di lunghezza. . . . . Mig. 1350 000 000
di tempo, ore 120 milioni, ossia. . . . . Gior. 5 000 000
di spesa . . . . Duc. 78 000 000

finalmente l'Oceania tutta, ed in particolare l'Australia, e le grandi isole della Guinea, di Sumatra, Giava e Borneo. Contrade tutte che raccolgono una popolazione di oltre i 360 milioni; sicchè le relazioni commerciali tra l'Occidente e l'Oriente che attraverso noi dovranno esercitarsi saran quelle di quasichè 500 milioni di abitanti. Onde saranno incalcolabili i vantaggi che a noi particolarmente possono risultarne; a noi che saremo quasi il punto di fermata, e lo scalo di tutte queste immense transazioni commerciali.

E tali transazioni diverranno poi maggiori per l'apertura dell'Istmo di Suez, il quale tra non molto sarà un fatto compiuto; e maggiori vantaggi a noi ne risulteranno, ed a quei del Continente che per noi transitano; perciocchè tutte le merci che attualmente vanno in Oriente facendo lo sterminato giro del Capo di Buona Speranza, riprenderanno la via del Mediterraneo per Gibilterra, che presenta in media un'abbreviazione di cammino di circa la metà. Ma quello che più monta si è che buona parte di queste merci dovranno preferire il transito attraverso l'Italia sia perchè più breve di 1000 miglia del cammino per Gibilterra; sia perchè la lunga e rischiosa navigazione per Gibilterra di circa 3200 miglia dalla Manica ad Alesandria, trovasi ridotta alla facile traversata da questa ad Otranto di sole 850 miglia. E le merci che dovranno transitare per la Penisola saranno indubitatamente la più gran parte di quelle che vengono dalla Francia, dalla Svizzera, dalla Germania dal Belgio e dall'Olanda, o che vi vanno dall'Oriente; come ancora vi transiteranno sicuramente le merci del maggior valore e di non molto volume che partono dall'Inghilterra per l'Oriente, o che da questo vi arrivano.

Sicchè deve argomentarsene che importantissimo ancora sarà questo transito di merci lungo la Penisola; e per poterlo valutare giustamente basterà il sapere che il sig. Lesseps, nei Documenti da lui pubblicati per l'apertura dell'Istmo di Suez, ha dedotto da numerosi dati statistici, che lo scambio delle merci che si fa dall'Europa coll'Oriente ascende annualmente ad oltre 6 milioni di tonnellate, ossia circa cantaia 70 milioni; rappresentanti un valore di quasi 1000 milioni di ducati. Ora se per poco vogliamo supporre, nel caso il più svantaggioso, che soltanto un decimo di tali merci transitassero per la Penisola, si avrebbe annualmente un transito di merci fra noi per lo meno di cantaia 7 000 000; le quali attraverserebbero il paese da Otranto fino al Tronto passando per Napoli, e percorrendo una lunghezza di circa 460 miglia.

Digitized by Google

NOTA N.° 7.

Costo attuale, e tempo di un viaggio di cento miglia.

Per giustificare quanto si è detto, facciamoci a considerare la spesa effettiva di viaggio, per le diverse classi di persone, per una lunghezza di 100 miglia, come sarebbe appunto quella da Napoli a Popoli, centro degli Abruzzi.

Le classi superiori viaggiano in carrozze, in posta od in messaggiere; le inferiori in calessi.

Il cammino di 100 miglia con carozza a giornata, o con calessi, si esegue sempre con non meno di tre giorni: e colla posta e messaggiere con 22 a 26 ore circa: avendosi per la maggiore celerità in pianura miglia 6 per ora, ed in salita miglia 2: quindi la media di miglia 4 per ora.

Il viaggio di 100 miglia con messaggiera o colla posta, costa ad ogni viaggiatore per prezzo di sedia	D.	6,00
Per buona mano ai postiglioni, carico e scarico del bagaglio, mance diverse, e spese di vitto	D.	4,00
In totale	D.	10,00
e per ogni miglio di via, *con messaggiera e posta.*	Gr.	10
Colle buone carrozze a giornate diminuisce il prezzo di nolo, ma si aggiunge la spesa di locanda; e può calcolarsi, tenendo tutte presenti le diverse spese per ogni viaggiatore.	D.	7,00
e per ogni miglio di via, *con carrozze distinte*	Gr.	7
Con le mediocri carrozze si può calcolare il viaggio, compreso ogni spesa.	D.	4,50
e per ogni miglio di via, *con carrozze mediocri*	Gr.	4,5
Con i calessi tutto il viaggio può calcolarsi per ogni individuo	D.	2,50
e per ogni miglio di via, con i calessi	Gr.	2,5
Onde si deduce la *spesa media di viaggio per ogni miglio di via*	Gr.	6

Nota N.° 8.

Prezzo del trasporto delle merci per le Ferrovie.

Al principio della costruzione delle Strade Ferrate le tariffe si stabilirono alquanto elevate. La esperienza ha però dimostrato che abbassandosi si procuravano al commercio ed agli interessi delle Compagnie maggiori vantaggi. Per far dunque vedere fino a qual punto si possono ridurre i prezzi dei trasporti sulle Strade Ferrate, riportiamo le tariffe stabilite in diverse epoche in varî Stati di Europa. Esse sono ridotte alle nostre misure.

Tariffa generale del Belgio stabilita e messa in vigore nel 1840.

Per ogni cantaio.

1. Mercanzie di molto peso, come materiali da costruzione, metalli, granaglie, ingrassi etc. per ogni miglio di via percorso . . . . Gr. 0,3
e per 100 miglia . . . . Gr. 30

2. Mercanzie di commercio in generale, escluse le prime per ogni miglio di via . . . . Gr. 0,4
e per 100 miglia . . . . Gr. 40

3. Mercanzie fragili e di molto volume per ogni miglio di via . . . . Gr. 0,56
e per 100 miglia . . . . Gr. 56

Tale tariffa nel 1853 è stata ridotta ai seguenti prezzi:

Per ogni articolo della prima categoria, e per 100 miglia percorse . . . . Gr. 22
Della seconda categoria . . . . » 26
Della terza categoria . . . . » 32
Per il Carbone ed altri generi di eccezione. » 13

In Inghilterra attualmente i prezzi di tariffa pel trasporto dei diversi generi di mercanzie sono compresi per ogni cantaio trasportato a 100 miglia.

tra il minimo di . . . . Gr. 16
ed il massimo di . . . . » 48

In Francia nel 1841 le tariffe stabilivano

per il minimo . . . . Gr. 32
per il massimo . . . . » 45

Attualmente i prezzi percepiti in Francia parlandosi sempre di un cantaio portato a 100 miglia, sono i seguenti:

per il minimo . . . . Gr. 13
per il massimo . . . . » 26

Per taluni articoli di eccezione il minimo di questi prezzi si è ancora diminuito considerevolmente. Così per esempio

La Compagnia dell'Est trasporta lo gesso a Gr. 11
La Compagnia d'Orléans trasporta lo gesso, gl'ingrassi, i foraggi a . . . . . . » 11
i minerali, i carboni, i tubi pel drenaggio a » 2 ½
le ardesie . . . . a » 2

(Per maggiori schiarimenti potranno consultarsi *Lobet, Teissereng*, *Michel Chevalier*).

Dagli esempî rapportati si scorge fino a qual punto possono essere diminuiti i prezzi di trasporto sulle Strade Ferrate: e quale immenso benefizio debba risultarne per quelle contrade ove essi sono costosi. Si è voluto da noi ritenere per ogni cantaio trasportato a 100 miglia per il prezzo minimo . . . . Gr. 30

per il massimo . . . . » 50
per il medio . . . . » 40

Ma ognuno comprenderà che nella pratica per taluni articoli tali prezzi potranno essere considerevolmente diminuiti sino quasi a pareggiare gl'infimi di Francia. E per conseguenza ognuno potrà calcolare quale immenso benefizio si apporterà ai nostri prodotti in generale; e quanto valore acquisteranno quelli che per il costo dei trasporti non sono attualmente oggetto di commercio.

NOTA N.° 9.

Sugli Effetti o Merci, che verranno in Napoli per la Ferrovia Abruzzese-Romana.

Affinchè non si creda esagerata la cifra assunta pel quantitativo degli effetti o merci che per la economia di trasporto verranno per la Ferrovia Abruzzese-Romana, giova farne una sommaria enumerazione.

Quelli che *dalla parte superiore vengono, o potranno venire verso Napoli*, sono.

Cereali, Biade, Civaie, Pomi di terra, Frutti freschi e secchi, Olî, Vini, Animali da macello e d'industria, Porci, Agnelli, e Capretti lattanti, Pollame, Cacciagione, Uova, Formaggi, Burro ed ogni sorta di latticini freschi; Cera, Mele, Sego, Grasso, Salumi, Pesci freschi del littorale Adriatico, e dei fiumi e laghi, Anguille e Marinati di Comacchio; Carboni, Legname di costruzione e da bruciare; Ghiande, Soveri, e Corteccie per concia; Legnami di pini, abeti e larici della Dalmazia, e delle Alpi. Asfalti, Nafte e Petroli; Tappeti, Panni, Tessuti di lino, canape, e cotone; Carte, Oggetti di cordame; Effettivo di moneta, Lane, Sete grezze; Cuoiami, Cuoi grezzi e ogni sorta di pelli; Ferri e Ferramenti di Germania, e Ferri vecchi; Stracci, Minuzzaglie di ogni specie; Marmi, Gessi, Scagliole, Calce, Vimini, Fieno, Paglia, Foglie di gelsi, Neve, ed altri prodotti secondarî, sia naturali, che artefatti.

Quelli che vanno o potranno andare *da Napoli verso la parte superiore*, sono.

Carrubbe, Vini di Sicilia ed esteri; Frutti freschi di Napoli, e secchi di Calabria e del Cilento; Produzioni di ortaglie, Aranci, e Limoni; Sale, Tabacco, e Polveri; Pesci freschi del Tirreno, Stocchi, Baccalà ed ogni altra sorta di Pesci salati; Canapi, Lini, Robbia, Regolizia; Allume, Soda, Potassa e Zolfo; Droghe, Colori ed ogni sorta di spezie; Preparati chimici, Legname da tintura; Zucchero e Caffè, Paste manifatturate, Spiriti e Liguori; Lana, Telerie, e Tessuti esteri e nostrali; Mode, ed ogni sorta di Novità; Oggetti di mobiglia, e Chincaglieria, Cristalli, e Vetrami, Porcellane e Terraglie, Mattoni refrattari e patinati; Statue, Vasi, Tubolature ed Ornamenti diversi di marmo, ghisa, gesso e creta; Ferri, e Metalli grezzi, ed ogni altra sorta di Ferramenti, o Metalli lavorati e laminati; Macchine ed Istrumenti di ogni specie; Pelli e Cuoiami manofatturati nostrali, ed esteri; Carte da scrivere, da disegnare e da parati; Libri ed Utensili di ogni specie; Cook, Carbon fossile, Galle, Resina, Pece, e Catrame; Olî, e Vernici per tintura; Legnami per impellicciature ed intagliature; Marmi di Carrara grezzi, e lavorati; Vetture, Carrozze; Stracci, Pozzolane e Pietrarse; ed altra infinità di prodotti secondarî naturali ed artefatti che sarebbe lungo voler tutti annoverare.

E molti di tali effetti passeranno ancora dal ramo Abruzzese nel Romano, e viceversa. Sicchè la cifra di 3 500 000 cantaia che si dice venir trasportate sulla Ferrovia, deve ritenersi assai inferiore al

Digitized by Google

vero; e per farla meglio apparire è da riflettere alla posizione particolare di Napoli rispetto alla parte continentale del Regno. Napoli con i dintorni compresi in un perimetro di 16 miglia di raggio, ossia in una superficie di 347 miglia quadrate, raccoglie una popolazione di 1 300 000 abitanti, (enorme per la estensione del Regno); mentre le Provincie continentali, su di una estensione di 24624 miglia quadrate comprendono la popolazione di 5 420 000 abitanti (veggansi le egregie statistiche del sig. de Sanctis pel 1843.) Onde si hanno per la prima per ogni miglio quadrato in media 3746 abitanti, e per le seconde 212. Quindi relativamente la popolazione delle Provincie è 17 volte inferiore a quella raccolta in Napoli, e nella campagna che la circonda. E qualunque possa essere la feracità di questa contrada, è impossibile che possa alimentare tanta popolazione; onde la necessità di essere approvigionata dal rimanente delle Provincie. Ora per conoscere quale quantità di derrate forniscono le Provincie a Napoli e suoi dintorni, bisogna prima determinarne il consumo, e poi la produzione fornita dal suolo.

Da calcoli approssimativi si desume, che per il mantenimento annuale di 1 300 000 individui abbisognano di commestibili, compreso vino, ed olio per ogni uso, almeno cantaia 7 117 500 (calcolandosi il consumo lordo in media a rotola 1 $\frac{1}{2}$ al giorno per individuo) (*). Di foraggi per animali cantaia 2 190 000, (essendosi calcolato a 30 000 il numero degli animali, compresi quelli del R. Esercito, e ratizzando 20 rotoli di foraggi al giorno per animale). Di combustibile cantaia 1 189 500 (ammettendosi in media il consumo generale corrispondente ad $\frac{1}{4}$ di rotolo al giorno per ogni individuo).

Ora ponendo mente alle coltivazioni particolari praticate nella campagna di Napoli, e nel rimanente delle Provincie, si osserva che nella prima hanno molta estensione i prodotti per l'industria, come canapi, lini, robbia etc. e nelle seconde quasi esclusivamente quelli pel sostentamento degli abitanti, come cereali, civaie, vini ed olio. Onde

(*) La cifra qui assunta di rot. 1 $\frac{1}{2}$ potrebbe forse reputarsi alta; ma faremo riflettere che in tale cifra si è compreso il consumo dei farinacei, dei legumi, delle carni, dei frutti, vino, olio etc. al peso lordo: mentre il Mac Culloch recentemente nel determinare il consumo medio degli abitanti della Gran Brettagna, ha dedotto essere questo per i soli farinacei di oltre un rotolo al giorno (*Veggasi l' Annuaire de l'Économie Politique et de la Statistique — Paris* 1855)

senza grande errore si potrà ritenere, che la produzione pel consumo sia in media generale per tutto di cantaia uno per moggio legale, e per ogni miglio quadrato cantaia 4900. Quindi per le 347 miglia attorno Napoli si avrà una produzione di generi di consumo in Cant. 1 700 300

Ma si è visto che pel sostentamento di 1 300 000 abitanti abbisognavano. . . . . Cant. 7 117 500

Dunque mancano. . . . Cant. 5 417 200

che dalle Provincie debbono essere somministrate.

Fra le rimanenti 14 provincie continentali, 5 sono quelle che somministrano i loro prodotti per la Ferrovia Abruzzese-Romana; dunque la Ferrovia dovrà trasportare li $^{5}/_{14}$ di 5 417 200, ossia cant. 2 077 500 di soli generi di consumo per gli abitanti di Napoli e suoi d'intorni. La somma de'foraggi e dei combustibili ammonta a cant. 3 379 500; se si ammette che di questo quantitativo un terzo solamente sia somministrato dalle cinque provincie accennate; per la Ferrovia dovranno venirne cantaia 1 123 163; che unite alle prime danno in tutto cantaia 3 200 663. Se si aggiungono finalmente tutt'i trasporti per lo scambio di ogni sorta di merci nell'uno e nell'altro senso, come si è accennato di sopra, si vedrà chiaramente che la cifra assunta di tre milioni e mezzo di cantaia per tutt'i trasporti che dovrà fare la Ferrovia sarà immensamente al di sotto del vero.

Affinchè non si creda esagerata la cifra di 4900 cantaia per la produzione media di ogni miglio quadrato in soli generi di consumo, si fa riflettere che il Dutens, dietro rigorosi calcoli stabiliti sui risultati statistici, determinava per la Francia la produzione media per i generi considerati a cantaia 12 800, per ogni miglio quadrato di superficie. Onde apparisce che la cifra per noi assunta è assai inferiore a questa. Eppure non si potrà certamente asserire che il nostro Regno sia meno ferace e produttivo della Francia. Se poi si è ammesso che per la campagna di Napoli nel perimetro di 16 miglia di raggio la produzione sia pure di 4 900 cantaia a miglio quadrato, non si è posto in conto quella di tutti gli altri generi d'industria; la quale posta a calcolo fa risultare la produzione totale per lo meno a 4 cantaia a moggio legale, ed a cantaia 19 600 per miglio quadrato. Onde risulta in media quattro volte maggiore di quella delle altre contrade del Regno, e più della metà di quella della Francia.

Ed affinchè non si creda neppure che la cifra assunta di cantaia 7 117 500 pel consumo di 1 300 000 abitanti sia esagerata, si fa no-

tare che i Dazi di Consumo danno annualmente un'introito di oltre ducati 2 000 000 per la sola Città di Napoli, ossia per una popolazione di 400 000 abitanti. Ora si può quasi ritenere che la media del Dazio sia di duc. 0,75 a cantaio, per cui si ha di generi di consumo introdotti cantaia 2 533 333. Eppure sono esenti dal Dazio moltissimi articoli, come pesce, frutti, produzioni di ortaglie, patate, pollame, uova, latte, burro, neve etc.; oltre i generi di contrabbando, de' quali tenuto conto si potrà far ascendere la somma totale di generi introdotti e consumati a circa cantaia 3 000 000. Ora se per 400 000 abitanti si hanno cantaia 3 000 000 di generi consumati, proporzionatamente per 1 300 000 abitanti dovrebbero aversi cantaia 9 750 000. Quindi risulta che la cifra assunta è realmente assai inferiore al vero.

Eppure non si è posto in conto lo sviluppo che acquisteranno tutti gli effetti che ora sono di poco o nessun valore: il quale dovrà essere immenso quando si considera che financo gl' ingrassi diverranno commerciabili; osservandosi già che in Francia, nel Belgio ed altrove sono articoli di trasporto per le strade ferrate, e pei quali le tariffe sono appositamente ridotte (veggasi nota n. 8). D'altronde ciò non deve sorprendere quando è generalmente risaputo che il guano materia escrementizia di una specie particolare di colombi selvaggi, ch' è considerata in agronomia come la prima fra le materie fertilizzanti, è trasportata in grandissima copia e con gravi spese da lontanissime regioni dell'America e dell'Asia in quelle contrade di Europa, ove l'agricoltura ha raggiunto il maggiore grado di perfezione. Questo solo fatto degl' ingrassi farà meglio rilevare quanta importanza commerciale dovranno acquistare fra noi tanti articoli che ora non sono nè possono essere oggetto di smercio.

NOTA N.° 10.

Sull' aumento della produzione delle nostre contrade.

Niuno certamente può mettere in dubbio che la produzione delle nostre contrade non è quale potrebbe essere; e che l' accrescimento medio di un sesto da noi calcolato non deve essere conside-

rato che come veramente minimo. La dolcezza del nostro clima, la posizione topografica delle nostre contrade fan sì che esse sono capaci dei più svariati e maggiori prodotti, che ora non danno in quella copia che dovrebbero. È troppo risaputo che il nostro paese, nei tempi passati della sua maggiore floridezza, ha contenuto una popolazione assai più del doppio di quella che ora è; la quale esclusivamente dal suo suolo traeva ogni genere di sostentamento. Dunque è troppo vero che tra noi la produzione può essere duplicata, ed anche triplicata; e ciò ancora apparirà meglio dal confronto della produzione media di esso, rispetto a quella di alcune contrade particolari delle nostre stesse provincie; oppure rispetto a quella di altri paesi di Europa. Or bene nel mentre che noi per la nostra felice posizione topografica dovremmo essere il paese più produttivo, lo siamo relativamente il meno; posciachè facendo, per esempio, il confronto con l'Inghilterra ch'è in condizioni topografiche così inferiori alle nostre, si rileva che mentre la produzione dei cereali in media tra noi è appena di un cantaio a moggio legale (*), quivi la media è di cantaia 2 $^{1}/_{2}$, ed anche di tre in talune contrade. *(Veggasi de Lavergne, Économie rurale de l'Angleterre)*. Val quanto dire che in Inghilterra la produzione media dei cereali è due volte e mezzo maggiore di quella ch'è tra noi.

Gli argomenti esposti addimostrano chiaramente che l'aumento medio di un sesto calcolato per la nostra produzione non deve essere considerato che come veramente minimo; e per lo meno avremmo dovuto ritenerlo eguale alla produzione attuale (**).

E tanto dovrà indubitatamente provvenire allorchè per la facilità del trasporto mediante le Ferrovie i nostri prodotti potendosi con somma agevolezza esportare, e per le diminuite spese potendosi presentare con vantaggio alle piazze estere, vi troveranno uno smercio considerevole che ne farà crescere immensamente la produzione. E questo smercio non potrà mai venir meno quando si sa che per

(*) Il moggio legale è di 10 000 palmi superficiali; quello di consuetudine nella provincia di Napoli è di 48 000; val quanto dire che comprende circa cinque moggia legali.

(**) Si calcola in Francia che la produzione dal principio del secolo fino al presente sia triplicata; e mercè le Ferrovie in quelle contrade che traversano molto di più. (*Veggasi Nota* 11).

Digitized by Google

i soli cereali l'Inghilterra, la Olanda, ed il Belgio hanno bisogno annualmente di circa 15 milioni di cantaia, che traggono per la massima parte dalle lontane Americhe, dall' Egitto e dalle contrade che sono attorno al Mar Nero. E questa cifra cresce enormemente allorchè in quei paesi il ricolto è scarso, o la scarsezza si manifesta pure nella Francia, come appunto è avvenuto nell' anno decorso. Sicchè si è calcolato a circa 24 milioni di cantaia i generi di cui hanno abbisognato per tale scarsezza. Or bene a questo sterminato consumo quanti generi non avremmo noi potuto fornire se avessimo avuto i vantaggi di che parliamo, e che la nostra produzione fosse ben altra di quella ch'è attualmente?.... Non potrebbe dubitarsi che un sesto, o per lo meno un ottavo di tal somma di generi avremmo noi potuto fornire ai bisogni di quelle contrade che ne hanno mancato; ed immensi ne sarebbero stati i nostri vantaggi per la pubblica ricchezza, e considerevoli ancora quelli dei paesi che li avrebbero consumati, per il migliore mercato dei nostri generi a fronte di quelli che deggiono venire da lontanissime regioni; ed anche per la facilità di poterli avere colla maggiore prontezza, ed a qualunque richiesta.

Nota N.° 11.

Come si valuti in Francia l'utile che le strade Ferrate procurano alle contrade che traversano.

I calcoli e le cifre riportate per addimostrare la utilità della Ferrovia in discorso non sono inventate per sostenere una causa che parla assai chiaro per se stessa. Le considerazioni dedotte sono pari a quelle che uomini eminenti in simili materie han fatto per altri paesi, e che estesamente veggonsi trattate fra tanti da Bartholomy, Navier, Teissereng, Daru, Dupuit e Michel Chevalier etc.

Secondo questi il trasporto di ogni sorta di mercanzia in Francia venti anni dietro costava annualmente 500 milioni di franchi al prezzo medio di 0, 23 per Chilometro. Ora nelle Strade Ferrate facendosi i trasporti al prezzo medio di 9 centesimi per Chilometro, si ha una economia di 0, 13 a Chilometro, ossia il 60 per % circa; quindi una economia per la ricchezza pubblica annuale, per questo solo fatto, di 300 milioni di franchi.

Per i viaggiatori la economia sul trasporto e sulle spese acces-

sorie per le Strade di Ferro danno un vantaggio di franchi 0,07 per ogni individuo e per ogni Chilometro.

Si deduce attualmente dalle statistiche del movimento dei viaggiatori per le strade ferrate, che in Francia ogni individuo faccia un viaggio all'anno di circa 130 chilometri; da cui si hanno 4680 milioni di viaggi sulla lunghezza di un chilometro. Col risparmio di fr. 0,07, si ha una economia annuale di 327 milioni di franchi; che unitamente a quella delle merci, danno in totale una economia annua di franchi 627 milioni.

Si ritiene ancora in Francia che il rialzo di valor capitale delle proprietà fondiarie si eserciti più direttamente su di una zona di suolo di 10 Chilometri da una parte e 10 dall'altra delle Ferrovie, e si calcola a circa 200 000 franchi questo aumento di valore per ogni chilometro di lunghezza. Quindi per la sola zona laterale ai 6000 chilometri costruiti si ottiene un aumento di valore sulla proprietà fondiaria di franchi 1 200 000 000.

Si calcola finalmente al 4 per °/₀ delle somme spese nelle Ferrovie l'aumento d'introiti che ne risultano per le finanze dello stato. Ora essendo costate le linee di Ferrovie costrutte circa 2000 milioni di franchi, ne deriva un'aumento d'introito annuale pel Tesoro di franchi 80 000 000.

In Inghilterra secondo le calcolazioni del Dottor Larduer e secondo le statistiche del movimento dei viaggiatori sulle strade ferrate, si ha la media di circa 200 chilometri per ogni individuo; quindi una somma di 5400 milioni di chilometri percorsi; e calcolandosi in media la economia di franchi 0,08 a chilometro, si ottiene annualmente una economia pel solo movimento de' viaggiatori di fr. 432 milioni.

Nota N.° 12.

Lunghezza delle principali Strade Ferrate di Europa e di America, e di altre vie di comunicazione in Francia, ed in Napoli.

Le lunghezze delle Strade Ferrate negli stati di Europa costrutte a tutto il 1854, sono ad un di presso le seguenti.

Gran Brettagna	Mig.	7000
Francia	»	3000
Germania	»	3500
Austria	»	1000
Belgio	»	600
Russia	»	560
Olanda	»	450
Danimarca	»	150
Spagna	»	200
Svizzera	»	60
Italia	»	680
Totale	Mig.	17000

Le Strade Ferrate d'Italia sono così distribuite:

Piemonte	Mig.	270
Lombardo Veneto	»	190
Toscana	»	140
Napoli	»	54
Piccoli tronchi negli altri Stati	»	30
In uno	Mig.	684

Negli Stati Uniti di America si contano di Strade

Ferrate costruite	Mig.	18 000
In corso di costruzione, ed in progetto.	»	15 000
In uno	Mig.	33 000

Oltre il numero così esteso di strade Ferrate già costruite in Europa di miglia 17 000, altro grandissimo numero se n'è intrapreso, e gl'impegni assunti già sono per quasi un terzo di quelle eseguite, e nuove domande di altre concessioni tuttora si presentano. Sicchè nella sola Francia le nuove concessioni accordate oltrepassano le 2000 miglia, e come diceva il Ministro de' Lavori Pubblici nel suo ultimo Rapporto all'Imperatore, altre domande sonosi presentate a migliaia,

che si è dovuto aggiornarne la discussione. Eppure i paesi ove si è costruito il maggior numero di strade Ferrate, come l'Inghilterra, la Francia, ed il Belgio sono quelli che hanno un numero estesissimo di strade rotabili, canali e fiumi navigabili.

Così la sola Francia conta

Di Strade rotabili imperiali	Mig.	19 000
» » dipartimentali	»	24 000
» » vicinali	»	250 000
Fiumi, canali, riviere navigabili	»	6 500
Strade Ferrate	»	3 000
Totale	Mig.	302 500

Ciò che dà di vie di comunicazione per ogni milione di abitanti . . . . Mig. 8403

ripartite così:

Strade rotabili	Mig.	8139
Vie fluviabili	»	181
Strade Ferrate	»	83
In uno	Mig.	8403

Si è voluta dare un'idea sommaria di queste notizie per far conoscere solamente con quante premure altrove si forniscono di agevoli vie di comunicazione.

Per più estesi ragguagli possonsi consultare le distinte opere de' signori Teissereng, Bineau, Chevalier, Lobet, Daru, Simons et de Ridder, Petitti etc. ed i tanti periodici, riguardanti le pubbliche costruzioni.

I fatti sopraesposti spiegano chiaramente l'immenso sviluppo commerciale operatosi in Francia in questi ultimi tempi, e la molta prosperità che di conseguenza è dovuto risultarne.

Al confronto, noi non possiamo presentarci con uguali vantaggi; posciacchè all' infuori de' due tronchi di strade Ferrate di 54 miglia, non abbiamo altre vie interne di comunicazione che le terrestri, che in totale tra Consolari, Provinciali, e Comunali si possono far ascendere a circa . . . . Mig. 3400
Val quanto dire per ogni milione di abitanti si hanno circa Mig. 500

Ora però grazie all'energico impulso dato dal Real Governo ad ogni sorta di pubbliche costruzioni, molte altre strade importantissime sono in costruzione; e colle concessioni accordate delle Ferrovie delle Puglie e degli Abruzzi, il paese avrà tra non molto una

9

estensione di strade ferrate di circa 600 miglia: in guisa che per ogni milione di abitanti del Regno continentale si avranno circa 80 miglia. E con ciò non solo sarà in Italia il paese più ricco in fatto di Ferrovie; ma sarà pure relativamente quasi a paro con quelli di Europa che più ne hanno.

Nota N.° 13.

Prodotto di diverse Strade Ferrate.

Dai rendiconti pubblicati dal Moniteur per gli anni 1852 e 1853 risulta, che le strade Francesi quasi tutte rendono utili netti superiori all' 8 per 100, e mentrechè il prodotto chilometrico è stato nel 1852 in media di franchi 35 712, nel 1853 si è elevato a franchi 43 304, dando così un aumento del 15 66 per 100. Per talune strade poi il prodotto chilometrico si è elevato fino a 90 000 franchi, come per quella di S. Etienne a Lione; quella da Parigi a Rouen ha dato 79 000, da Parigi a Varsailles (sponda sinistra) 76 000; da Parigi a Saint Germain 62 000; sicchè queste strade hanno sorpassato il 15 per % di utile netto, e promettono sempreppiù maggiori prodotti. *(Veggansi per maggior intelligenza i rendiconti riportati nell' annuaire des Chemins de fer francais per l'anno 1853).*

Per far meglio rilevare tali cose mettiamo sott' occhio il valore delle azioni di alcune delle principali linee francesi allorchè furono emesse, e quello che hanno avuto nel corso di marzo ultimo, colla dividenda degli utili del 1854, per quelle che si conosce.

NOME delle Ferrovie	NUMERO delle azioni	VALORE nominale delle azioni	ULTIMO corso delle azioni	DIVIDENDA del 1854
		fr.	fr.	fr.
Nord	400 100	400	990	50,50
Ovest	300 000	500	880	56,15
Orléans	300 000	500	1267	69
Est.	250 000	500	970	62
Paris Lyon. . .	265 000	500	1262	73,75
Lyon Marseille.	134 000	500	1360	»

Nel Belgio, In Alemagna e nell'Italia superiore le strade sono ugualmente prosperevoli, dando pure utili netti attorno l'8 per °/₀ che per talune si elevano fino al 12.

Le strade Austriache, ora vendute da quel Governo ad una Compagnia di Capitalisti, della estensione di 500 miglia circa per la somma di 170 milioni di franchi, rendevano 24 000 000 annui, da cui dedotte le spese di esercizio, rimane l'utile netto al di là dell'8 per °/₀ (*). Però la strada di Trieste a Vienna sorpasserà di molto questa cifra.

Le sole strade Ferrate Inglesi non danno lo stesso risultato, abbenchè talune di esse fruttano fino al 10 ed al 15 per °/₀ di utile netto; in generale però non danno che il 3 al 4 per °/₀. Tale risultato non deve affatto recare sorpresa, essendo la conseguenza naturale dell'enorme costo di costruzione di quasichè tutte le strade Inglesi, le quali in media costano quasi il doppio delle strade Francesi, e quasi il triplo di quelle del Belgio, dell'Alemagna e d'Italia. A questa principale cagione bisogna aggiungere poi la concorrenza che fra loro ne provviene per la moltiplicità delle stesse linee, contandosi oltre le 300 miglia per ogni milione di abitanti; e l'altra concorrenza assai più forte, che ad esse fanno i numerosi canali pel trasporto delle mercanzie. E finalmente non ultima causa si è che le tariffe soverchiamente alte fanno sì che non siano accessibili a tutta la massa del popolo, che per la più gran parte non ne profittano.

Quanto poi sia elevato il costo delle Strade Ferrate inglesi si addimostra chiaro dal seguente specchietto, il quale esprime la spesa media delle Ferrovie nei diversi paesi per ogni chilometro, ch'è poco più di un mezzo miglio italiano.

Strade Ferrate	inglesi	fr. 530 000
»	francesi	» 391 000
»	belgie	» 270 000
»	alemanne	» 201 000
»	italiane	» 250 000
»	americane	» 96 500
»	abruzzese-romana . .	» 208 283

Da questo specchietto risulta che in Europa le strade ferrate alemanne sono le meno costose; però deve farsi avvertire che quivi

(*) Il corso delle azioni di questa intrapresa da fr. 500 è giunto ora a 930.

una gran parte sono ad un sol corso di rotaie. In America poi il costo medio è comparativamente assai tenue a fronte di ciò che costano le strade di ferro in Europa, ma ciò provviene dal perchè quasi tutte le ferrovie sono ad un sol corso di rotaie; i terreni occupati ed il legname bisognevole o non sono pagati, o costano molto poco: e finalmente il metodo generalmente adottato per le costruzioni non presenta nè la solidità, nè la perfezione di quelle eseguite in tutta Europa.

Nota N.° 14.

Rapporto che esiste tra le diverse classi di viaggitori nelle Strade di Ferro.

Dalle statistiche risulta che il movimento de' viaggiatori conserva le seguenti proporzioni; e vedesi, come la proporzione assunta è uniforme molto a ciò che avviene sulle strade Italiane.

CLASSI	Inghilterra	Francia	Belgio	Italia	Cifra assunta
1. Classe	1,00	1	1	1	1
2. Classe	2,50	4	2	5	5
3. Classe	1,50	6	3	15	14

Nota N.° 15.

Movimento sulle Strade Ferrate Napolitane, ed alcune dell' estero.

La base che ha servito di fondamento al calcolo stabilito, cioè che la Ferrovia possa raccogliere 4 869 792 viaggiatori e 3 500 000 cantaia di merci, se mai potesse sembrare a qualcuno inverificabile, faremo riflettere che la Ferrovia Abruzzese-Romana ha la lunghezza di miglia 205, e che altre Ferrovie nel nostro paese, e fuori

abbenchè brevissime presentano comparativamente risultati più considerevoli.

Già si è parlato della Ferrovia di Capua e Nola, rispetto alla quale la Ferrovia Abruzzese-Romana si trova in assai più vantaggiose condizioni. Ma a non voler parlar di questa, consideriamo l'altra di Castellammare e Nocera, la quale ha pure una formidabile concorrenza dal mare, e dalla strada consolare che gli corre sempre allato, che per le facilità maggiori assorbono gran quantità di viaggiatori e merci. Ciò non ostante da relazioni del signor Bayard fatte al R. Governo si rileva, che la Strada Ferrata di Castellammare e Nocera, della lunghezza di miglia 24 trasporta in media mensilmente 95 000 viaggiatori, e di merci cantaia 40 000; si hanno quindi per l'anno viaggiatori . . . . N. 1 140 000
Merci . . . . Cant. 480 000

La Strada Ferrata da Parigi a S. Germano della lunghezza di sole miglia 14 ha trasportato per l'anno 1853 viaggiatori . . . . N. 2 444 660

(*Bullettino delle Strade Ferrate N. 27-1854*)

Numerosissimi esempi poi potrebbero trarsi dalle strade di primo ordine, e di lungo corso di tutte le contrade di Europa, ma per brevità conviene arrestarsi.

Dietro questi fatti potranno riputarsi impossibili a verificarsi i risultati previsti per la Ferrovia Abruzzese-Romana, che ha di lunghezza miglia 205, e servirà quasi esclusivamente al commercio di sei Provincie con una popolazione di 3 000 000 di abitanti, i quali, soltanto per essa, hanno la via più facile ed agevole per comunicare fra loro e colla Capitale. Certo che nò, anzi dovrà nutrirsi profonda convinzione che il fatto sorpasserà di molto le attuali previsioni.

Che se qualcuno volesse trarre soltanto argomento dal numero attuale di viaggiatori che ora si hanno, per ritenere che ristretto sarà quello sulla Ferrovia, sarebbe in grave errore, posciacchè è troppo risaputo la quantità dei viaggiatori dipende in gran parte dalla facilità delle comunicazioni; e le statistiche parlano pure assai chiaro su tal proposito, e fanno rilevare da per tutto, che ove prima poche vetture bastavano per il commercio de'viaggiatori da un luogo all'altro, colle Ferrovie posteriormente si è talmente moltiplicato, che ha sorpassato le più larghe previsioni; e non vi sarebbe alcuna ragione per credere che da

noi non si verificasse quello che con tanto successo altrove è avvenuto. Basti l'accennare che la Ferrovia da S. Étienne a Lione fatta esclusivamente per il trasporto delle merci, non sperandosi poter avere dei viaggiatori, dopo pochi anni ha presentato un movimento di viaggiatori annuali di oltre un milione — Allorchè si è costruita la Ferrovia di Strasburgo, dei calcoli statistici molto accurati facevano presumere che i prodotti non avrebbero giammai sorpassato 16 milioni di franchi. Or bene dopo il primo anno dell'esercizio (1853) i prodotti sono stati di 24 milioni; nel secondo di 30, e nel terzo di 36 milioni. A maggiore conferma e sviluppo veggasi la Nota N.° 16.

Nota N.° 16.

Spese di esercizio per diverse strade Ferrate.

Per soprabbondare in cautela si è voluto stabilire a 55 per % la spesa di esercizio; però questa cifra avrebbe potuto restringersi, e portarsi fino al 45 per %; di che si troverebbe giustificazione in ciò che si viene ad esporre.

Dalle statistiche della più gran parte delle strade Ferrate attualmente in esercizio risulta, che le spese variano dal 40 al 50 per % dell'introito lordo, e per talune giungono fino al 30 per %. Così la strada ferrata di S. Germano ha dato nel 1852 sull'introito lordo,
per l'utile netto il . . . . 70 per %
e per le spese il . . . . 30 per %
quella di Lione al Mediterraneo ha dato
per l'utile netto il . . . . 60 per %
e per le spese il . . . . 40 per %
La grande rete spettante alla Compagnia di Orleans ha ottenuto
per l'utile netto il . . . . 56 per %
per le spese il . . . . 44 per %
La Strada Ferrata da Parigi a Rouen ha pur dato
per l'utile netto il. . . . . 66 per %
per le spese il . . . . 34 per %

(*Bullettino delle Strade Ferrate N 27-1854*)

La Strada Ferrata di Genova ha dato

per l'anno		1853	e 1854
di utile netto	fr.	14 833	19 284
di spese	»	12 605	13 000

Val quanto dire che nel 1853
l'utile netto è stato del . . . . 54 per %
la spesa è stata del . . . . 46 per %

E nel 1854

l'utile è stato del . . . . 60 per %
la spesa è stata del . . . . 40 per %

Fatto assai rimarchevole che si osserva non solo nella Strada Ferrata di Genova, ma da per tutto.

Coll'aumento progressivo d'introiti che si verifica annualmente in tutte le Strade Ferrate è impossibile stabilire con alcuna precisione fin dove essi giungeranno. Si è già detto nella nota N. 13 che in Francia fra l'anno 1852 e 1353 si è avuto in media un aumento del 15,66 per %. Dal Monitore rileviamo ancora che per l'anno 1854 tale aumento per talune strade è stato oltre il 30 per %, come per quelle da Lione al Mediterraneo, da Rouen all'Havre, dalla Loira al Rodano; quella del Mezzodì per Bordeaux ha dato il 56 per %; e finalmente la strada di Cintura attorno Parigi ha dato il sorprendente aumento dell'84 per %.

Però non è nella sola Francia, ma è da per tutto che si verifica questo aumento progressivo. Per farne acquistare una giusta idea converrebbe qui riportare i rendiconti annuali di tutte le Strade Ferrate, ma per brevità accenniamo solo che nel Belgio si è avuto pel solo mese di novembre un introito, nel

1851 di	fr.	1 179 339
1852 »	»	1 309 856
1853 »	»	1 601 795

e per gli altri 11 mesi nel

1851 di	fr.	14 678 912
1852 »	»	15 653 077
1853 »	»	17 508 956

In Inghilterra si è avuto nel

1851	lire sterl.	1 809 923
1853	» »	2 040 220

In Italia la Strada Ferrata da Genova a Torino fra l'altro presenta risultati soddisfacentissimi, ed addimostra in modo speciale il rapido svilupparsi del commercio.

Ecco i prodotti de'viaggiatori e delle merci per gli anni.

		Viaggiatori	Merci
1851	lire	1 746 819	573 860
1852	»	1 838 507	918 551
1853	»	2 244 271	1 609 326

che danno tra il 1851 e 1853 per i viaggiatori un'aumento del 25 per %, e per le merci l'enorme aumento del 200 per %. Ora stabilendo il paragone tra il 1852 e 1853 vediamo che l'introito totale fu nel

1852		lire 2 757 058
1853		» 3 853 597
quindi un'aumento d'introito totale in		lire 1 096 539

di cui 405 764 lire pervennero dai viaggiatori e bagagli
e 690 775 dalle merci a piccola velocità.

Risulta ancora che il prodotto per ogni chilometro fu nel

	1852	1853	1854
Lire	22 054	27 138	32 284
La spesa	12 696	12 605	13 000
Introito netto	9 960	14 533	19 284

Cosicchè l'aumento d'introito netto per ogni chilometro di strada è stato nel 1853 di lire 4,573 su quello del 1852, e nel 1854 di lire 4751 su quello del 1853; ossia per ciascun anno di circa il 50 per % dell'introito netto precedente. Ma quello poi ch'è più rimarchevole si è, che nel mentre gl'introiti sono cresciuti, le spese sono state quasi le stesse, in guisa che mentre nel 1852 la spesa corrispondeva a 52 per % sull'introito lordo, nel 1853 non ha sorpassato il 47 per %, e nel 1854 si riduce al 41 per %.

Per intelligenza si avverte che il chilometro è uguale a palmi 3780, ossia poco più di mezzo miglio, essendo il miglio di palmi 7000.

La lira Piemontese è uguale al franco, ossia secondo il corso attuale, a grana 21,50.

Nota N.° 17.

L'utile calcolato per la Ferrovia Abruzzese-Romana è giustificato dai prodotti che danno le Ferrovie francesi.

Qualora volesse mettersi in dubbio la esattezza delle basi del calcolo fatto, e conchiudersene che non potrebbe conseguirsi dalla Ferrovia Abruzzese-Romana il 15 per 100 di utile netto, potremmo per meglio farne apprezzare la evidenza, pervenire per via d'induzione allo stesso risultato, desumendolo dai prodotti che danno attualmente le Ferrovie Francesi. È indubitato che il nostro paese, o almeno le contrade traversate dalla Ferrovia, sono relativamente più popolate di quelle della Francia, e sono capaci di maggiore produzione che non sono queste. È pure indubitato che la Ferrovia Abruzzese-Romana deve raccogliere esclusivamente tutti i viaggiatori e merci delle contrade che percorre, non essendovi alcun'altra via che potesse farle concorrenza; mentre in Francia non solo esiste concorrenza tra le diverse linee di Ferrovie, ma ancora tra queste ed i canali e fiumi navigabili, particolarmente per il trasporto delle merci; oltre a quella che pure ad esse fanno le vie rotabili, in quelle contrade che non sono molto discoste dai grandi centri di consumazione. Con questi vantaggi, e colla qualità particolare di essere strada internazionale, la Ferrovia Abruzzese-Romana dovrebbe essere

paragonata pei risultati alle sole grandi e più prospere linee della Francia; ciò non ostante vogliamo ritenere che per essa si verificassero i prodotti che attualmente si hanno in media da tutte le Ferrovie Francesi. Ora per l'anno 1854 (*Veggasi Annuaire des Chemins de Fer 1855*) tale prodotto medio è stato di franchi 45 000 a chilometro : e depurato di ogni spesa di franchi 27 000. Ossia riducendo tutto alle nostre misure, il prodotto netto è stato per ogni miglio di duc. 12 754. Ora se per poco vuol ritenersi che nella Ferrovia Abruzzese-Romana si consegua almeno un tal prodotto netto per ogni miglio di via; essendone il costo medio calcolato a ducati 82 943, si avrà ancora l'utile netto di oltre il 15 per 100.

Gl' Ingegneri
VINCENZO ANT.° ROSSI.
GIUSTINO FIOCCA.

INDICE

PAG.

PARTE SECONDA.

PARTE TERZA.